625.
Р646

И. Б. Розенфельд

ПЕРВАЯ железная дорога в России

ПЕТРОЗАВОДСК : 1925

NLRK 00211429

2985

Берегите книги!

Не перегибайте книгу во время чтения.

Не загибайте углов.

Не делайте надписей на книге.

Не смачивайте пальцев слюною, перелистывая книгу.

Завертывайте книгу в бумагу.

БИБЛИОТЕКИ
КНИГА
549
6

Зак. 2442.

625 2(09Р)
Р646
32
Р 64 549

И. Б. Розенфельд.

КНИГА ИЗ БИБЛИОТЕКИ
Karjalan Suunnittelu-Komitean
549
1926

ПЕРВАЯ железная дорога в России

2985

К-ФССР
Государственная Публичная
БИБЛИОТЕКА
КАБИНЕТ
КРАЕВЕДЕНИЯ

Библиотека Карельской Плановой Комиссии
Karjalan Suunnittelu-Komitean Kirjasto
v. 1927 г. № 176
1931 3225

ПЕТРОЗАВОДСК : : 1925

1999

Карлит № 3027. Печ: 2000 экз.
Типо-Литограф. Мурман. ж. д.

Первая железная дорога в России.

Историко-Экономический очерк.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

I.

Возникновение железнодорожного строительства за границей 1

Железные дороги в Англии, Франции, Бельгии, Италии, Австрии, Германии, Северо-Американских Соединенных Штатах. Системы железнодорожного хозяйства в разных странах. Первоначальные результаты эксплоатации ж. д.

II.

Экономические предпосылки железнодорожного транспорта в России в первой половине 19 века 19

Состояние Текстильной, Кустарной, Горнозаводской промышленности, Сельского хозяйства; развитие внутренней и внешней торговли. Сеть шоссе и каналов в России. Потребность в железных дорогах.

III.

Идея железнодорожного строительства в России 42

Проекты Герстнера. Переговоры с Правительством. Точка зрения Министра Путей Сообщения, Министра Финансов и Комитета Министров на пути сообщения. Борьба Герстнера в Правительственных Комиссиях за железные дороги.

IV.

Отношение Общества и печати 30-х годов к железнодорожному делу . . . . 67.

Взгляды проф. Щеглова, Дестрем, Наркиза Атрешкова, „Крестьянина-извозчика“ „Московского жителя“, Аврора Правдина, Гурьева—на железные дороги. Газета „Северная Пчела“ и журналы „Сын Отечества“ и „Библиотека для чтения“—в защиту железных дорог.

V.

Постройка Царскосельской железной дороги . . . . . 92.

Технические мероприятия; стоимость постройки; результаты эксплоатации. Отношение печати к открытию первой железной дороги.

Последующие железнодорожные проекты 30-х годов. Экономическое обоснование потребности в железных дорогах в России.

VI.

Библиография 115

ПРЕДИСЛОВИЕ.

27 сентября 1925 года исполняется столетие первой паровой железной дороги. В эту знаменательную годовщину не безинтересно оглянуться назад на первоначальную историю железнодорожного дела у нас в России.

Действительно, почему отсталая Россия заимствовала у передовой Англии ее новейшее изобретение двадцатых годов XIX столетия—железнодорожные дороги? Ведь экономическое развитие Англии, ее текстильная промышленность, горнозаводская и сельское хозяйство представляли собой неизмеримые отличия от таковых же в России. Однако, какие-то экономические причины вызвали в России то обстоятельство, что она, пройдя мимо шоссе и каналов, прямо обратилась к железным дорогам.

Исследование этих причин и история отношения общества и правительства к идее железнодорожного строительства в России и являются главной темой предлагаемого вниманию читателю очерка.

Эта работа была напечатана в „Журнале Министерства Путей Сообщения" в №№ 1, 2 и 3 за 1917 г., но автору кажется, что тема не потеряла своего интереса, а в связи со столетием первой паровой железной дороги приобретает и некоторую злободневность.

Этим и об'ясняется выпуск работы отдельным изданием.

Автор.

4/VII—1925 г. Ленинград.

I.

Возникновение железнодорожного строительства за границей.

Первая железная дорога в России возникла тогда, когда железные дороги только что появились в Англии, Бельгии и Франции, и хотя экономические и культурные условия, в которых находились эти государства и Россия тридцатых годов, были очень далеки друг от друга, но рождение железных дорог в Западной Европе и у нас имеет много общих черт. Поэтому краткая история возникновения и первоначального развития железных дорог в Западной Европе и Северо-Американских Соединенных Штатах необходима для правильной оценки всех тех обстоятельств, при которых возникла, развивалась и нашла себе осуществление идея железных дорог в России.

Конец 18-го и начало 19-го века были начальными периодами развития крупной промышленности в Англии, которая с изобретением в 70-х гг. ткацких и прядильных станков вступает в период капиталистической промышленности, пришедшей на смену мануфактурному периоду ея хозяйственной жизни. Громадные торговые обороты Англии, чему способствовало ее морское положение, уже давно потребовали улучшенных путей сообщения. Имея первый в мире торговый флот, Англия и в отношении внутренних путей сообщения шла впереди других государств: развитая сеть шоссированных дорог и 3.100 миль каналов—служили артериями, по которым товары направлялись к приморским гаваням, а оттуда расходились по всем частям света.

Среднее годовое движение по шоссе в Англии в тридцатых годах 19-го века составляло 358 миллионов пассажиро-миль и 60 миле-тонн товаров, а по каналам—400 миле-тонн товаров. Доход от этого движения составлял в среднем в год 20.500 тыс. фунт. стерл. Обороты внешней торговли Англии в 30-х гг. 19-го века составляли, в сред-

нем, в год около 85,5 милл. фунт. стерл. При таком громадном, по тому времени, обмене старые пути сообщения страны уже не давали необходимой быстроты передвижения, что при высокой провозной плате являлось тормазом к развитию торговли и промышленности.

Выход явился в железных дорогах, которые, как мы увидим, сразу в несколько раз увеличили торговые обороты страны. Конные железные дороги, т. е. предвижение вагонов (в то время дилижансов и повозок) по деревянным, а потом чугунным и железным рельсам лошадиной тягой, в некоторых фабричных районах на коротком разстоянии производилось еще с 1650 года, и к 1825 году в Англии было уже 29 конно-железных дорог, общим протяжением 256 километров, т. е., в среднем, протяжение дороги было не более 10 верст.

Только в 1801-1804 гг. англичанами Тревитиком и Вавианом была изобретена паровая машина-локомотив для движения по рельсам, однако, вплоть до опытов Стефенсона эти паровые локомотивы не получили распространения, так как считалось, что они могут работать только на ровной поверхности, и все усилия изобретателей того времени направлялись на изыскание способов, при которых такой локомотив мог бы тянуть за собой 10 тонн со скоростью 5 миль в час не только по ровной поверхности, но и на под'емах *). Из всех изобретателей полного успеха добился только Георг Стефенсон, который в 1814 году достиг того, что паровая машина могла везти за собой по Киллингвортскому фабричному пути 8 груженых угольных вагонов, весом около 30 тонн, со скоростью 4 англ. миль в час. Этим было доказано, что для передвижения грузов достаточно простого трения и сцепления колес с рельсами, в зависимости от массы давящего на колеса и рельсы груза.

В 1819 году паровоз Стефенсона был несколько усовершенствован, и по Киллингвортскому пути ходило уже 5 таких „железных лошадей".

*) Делались опыты с зубчатыми колесами, с устройством особых рычагов, которые на под'емах упирались в землю и т. п.

В 1823 г. парламентским актом было разрешено применение паровой тяги, а также и пассажирского движения, на строившейся с 1821 года конно-железной дороге Дарлингтон-Стоктон, и 27 сентября 1825 года, в день открытия этой дороги, паровоз Стефенсона провел по ней со скоростью 19-24 килом. в час поезд в составе 34 вагонов, из них 6 груженых углем, а 28—с 400 пассажирами, общим весом 90 тонн. Этот момент и надо считать началом существования железных дорог в современном смысле этого слова.

После блестящего опыта 1825 г. и постройки первой железной дороги с применением паровой тяги (дорога Стоктон-Дарлингтон) возник проект соединения важнейших промышленных и торговых центров Англии—Манчестера с Ливерпулем. Однако, в 1825 г. ходатайство о концессии на постройку этой дороги было парламентом отклонено, концессия прошла в парламенте большинством 6 голосов (47 против 41) только в 1826 году, а открытие этой железной дороги последовало в 1830 г.

Вообще железные дороги в Англии встретили с самого начала сильную оппозицию. Они вызывались настоятельной потребностью развивавшейся промышленности и торговли. Но, кроме торгово-промышленного класса, в Англии громадным влиянием и в парламенте и во всей стране пользовался класс землевладельцев. Последние же, по новизне дела, не оценили влияния улучшенных путей сообщения на повышение земельной ренты. Вместе с владельцами каналов, откупщиками шоссе, собственниками торгового флота и извозопромышленниками, землевладельцы создавали первое время сильную оппозицию проведению железных дорог в Англии. При развитой сети каналов и шоссе в Англии железные дороги, чтобы приобрести сочувствие, должны были раньше на деле доказать свою способность конкурировать с этими привычными для англичан способами сообщения как большею скоростью, так и своей дешевизной. Требуя громадных затрат капитала и имея против себя влиятельные классы общества, железные дороги и в парламенте, и в общест-

ве были встречены с недоверием. Разрешив в 1821 году постройку железной дороги между Дарлингтоном и Стоктоном, с пользованием конной тягой, парламент, только благодаря настойчивым ходатайствам Стефенсона и значительным „парламентским издержкам“ *), разрешил в 1823 г. применение на этой дороге паровой силы, а концессия на Ливерпуль-Манчестерскую дорогу, протяжением 45 вер., как мы видели, была выдана только через 2 года после возбуждения ходатайства и дело это было разрешено парламентом в утвердительном смысле лишь незначительным большинством голосов. Проект дороги Ливерпуль-Бирмингам до 1826 г. два раза был отклонен парламентом и только в 1833 году был одобрен. То же самое повторилось и с дорогой Бирмингам-Лондон. При этом надо иметь в виду, что между Ливерпулем и Манчестером существовало в то время уже 2 канала и 1 шоссе, а между Бирмингамом и Лондоном—3 канала.

Вот что говорили в Англии в 30-х гг. против железных дорог: „они помешают коровам пастись, а курам нести яйца, отравленный локомотивом воздух будет убивать пролетающих над ним птиц, сохранение фазанов и лисиц будет более невозможно; дома по окраинам дороги погорят; лошади потеряют всякое значение; овес и сено не будет иметь никакой цены; путешествие по дороге крайне опасно; дорожные гостиницы будут разорены; паровозы могут разрываться и путешественники будут разорваны на части“ **). Во всяком случае оппозиция заинтересованных кругов против железных дорог и традиционная в Англии политика свободы промышленности и торговли на ряду с господством принципа частной инициативы и частной собственности с самого начала и надолго определили железнодорожную политику Англии. Правительство и парламент смотрели на железные дороги, как на предприятия совершенно частного характера, хотя и затрагивающие общественные интересы, но не имеющие

*) Чупров. „Железнодорожное хозяйство“, т. I, стр. 97.

**) Георгиевский. „Краткий исторический очерк развития путей сообщения 19 столетии“, 1893 г.

государственного значения. При рассмотрении концессий на постройку железных дорог парламент в каждом случае не принимал во внимание никаких иных соображений, кроме борьбы частных интересов.

Смотря на железныя дороги, как на предприятия, равные по своему экономическому значению каналам, парламент исходил из того, что движение по железной дороге должно быть предоставлено всем владельцам подвижного состава, подобно тому, как по каналам мог плавать всякий, кто хотел; а плата, взимаемая за проезд, которая не должна была превышать установленного максимума, явилась de jure платой не за проезд по железной дороге, а за пользование железной дорогой частными лицами для провоза своего подвижного состава. И правительство явилось в этом деле также ни чем иным, как договаривающейся стороной; так, например, провоз почты и войска являлся результатом свободного договора железнодорожной компании и правительства в акте о Ливерпуль-Манчестерской жел. дор. Можно отметить только одно правило, имеющее регулирующий со стороны правительства характер: при превышении дивидендом 10% затраченного капитала, такса за провоз товаров должна быть понижена на 5% с каждого 1% дивиденда свыше 10%.

На изложенных основаниях были разрешены в 1833 г. дороги Ливерпуль-Бирмингам и Лондон-Бирмингам, общим протяжением 308 километров; в 1834 г. была разрешена дорога от Лондона до Сауэгемптона—120 километров, а в 1835 г.—жел. дор. Лондон-Бристоль—180 килом. Мы отметили только важнейшие дороги, в общем же в 1826 г. в парламент было внесено 10 биллей о железных дорогах, в 1829 г.—9, в 1830 г.—8, в 1831 г.—7, в 1832 г.—8, в 1833 г.—11, в 1834 г.—11. Когда же в 1836 г. под влиянием успехов движения по открытым дорогам и высокого дивиденда (до 10%), не только заинтересованные в успехе железных дорог круги, но и парламент, в лице господствующей партии землевладельцев, убедились в громадном экономическом значении желез-

ных дорог, в Англии началась спекулятивная горячка. Парламент разсмотрел в 1836 году 58 биллей о новых железных дорогах, из которых были утверждены 25 на капитал в 21 милл. фунт. стерл. Как всегда после экономического под'ема замечается реакция, так и в 1837 г. было утверждено только 3 билля, в 1838 г.—только 2 билля, в 1839 г.—один, и в 1840 г. ни одного. И только тогда, когда построенные за это время дороги на ряду с прежними начали давать от 10 до 15% дивиденда, снова началась железнодорожная горячка, и в 1844 г. парламент разсмотрел уже 66 концессий.

При установленной парламентом политике невмешательства в железнодорожное хозяйство и при свободе тарифов железнодорожные компании установили очень высокие провозные платы, причем весь излишек против парламентского максимума относили за счет дополнительных за нагрузку, выгрузку и т. д. Тарифы были так высоки, что, например, из южной Ирландии, где железные дороги ведут начало с 1834 г., было выгоднее отправить некоторые товары морем, чем по железной дороге. Сахар, отправленный из Ливерпуля через Дублин, в Castledar. на западном берегу Ирландии, обходился по 20 шил. за тонну, а сахар, отправленный туда же прямо из Дублина, обходился по 26½ шил. за тонну.

Пользование своим подвижным составом, что парламент считал достаточным средством для поддержания конкуренции с железнодорожными компаниями и для понижения тарифов, было доступно только крупной промышленности и крупным комиссионным фирмам. Всеобщие жалобы на железные дороги вынудили парламент назначить комиссию о железных дорогах, в результате чего в 1840 г. был издан специальный акт, по которому железная дорога может быть открываема только по предварительному извещению Board of Trade, которое имеет право назначить железнодорожных инспекторов и требовать отчета о результатах эксплоатации. Все дополнительные к основному акту правила могут издаваться только с разрешения Board of Trade.

Таким образом как будто проводился контроль правительства в железнодорожном деле. Но на практике Board of Trade оказалось не в состоянии бороться с могущественными компаниями и предположенный контроль не осуществляется. Парламент издал в 1844 г. новый акт, по которому, если через 21 год после утверждения какой-либо дороги доход ее превысит 10%, то тарифы пересматриваются и утверждаются на 21 год новые; затем было установлено законом, что по специальному парламентскому акту всякая железная дорога может быть выкуплена с уплатой суммы, равной 25-летней прибыли, выведенной из среднего за 3 последние года. Кроме того, в заботах об интересах бедного класса, установлены были „парламентские" поезда по дешевому тарифу с установленной этим актом скоростью. Но ни первая, ни вторая мера на практике не были осуществлены, и парламент с середины 40-х гг. вводит систему конкуренции железнодорожных компаний, по которой все вносимые в парламент железнодорожные проекты разрешаются независимо от их экономического значения и наличия путей сообщения в данной местности, а только в видах возможности создать конкуренцию существующим компаниям и тем заставить их понизить тарифы. На практике эта политика привела к слиянию конкурировавших компаний, и таким образом применение принципа свободы промышленности в его чистом виде привело, в области железнодорожных предприятий, как и в других областях промышленности, к образованию об'единенных компаний, диктующих потребителю (пассажирам и грузоотправителям) свои правила.

Однако, в результате указанной системы Англия в короткое время покрылась густою сетью железных дорог, которые группировались вокруг Лондона, Манчестера и Ливерпуля—этих центров административно-финансовой, промышленной и торговой жизни Англии. В 1834 году в Англии было железных дорог около 200 англ. миль, в 1840 г.—1.200 миль, в 1843 г.—2.320 миль, а в 1845 г.—2.444 мили. Стоимость железнодорожной сети составляла

на километр в 1825 г.—1.585 фунт. стерл., в 1830—5.508 фунт. стерл., в 1835 г.—11.981 фунт. стерл., в 1840 г.—17. 926 фунт. стерл., а в 1850 г.—22.254 фунт. стерл.

Такая дороговизна постройки, при дешевизне железа и угля и наличии опытных инженеров и рабочих, об'ясняется высокой заработной платой, высокой поземельной платой, значительными парламентскими издержками (для линии Лондон-Бристоль они составили 3.000 фунт. стерл. на милю и для линии Лондон-Бирмингам—650 фунт. стерл.) и значительными искуственными сооружениями на дорогах, проходящих по промышленным и густо населенным городам.

Чтобы дать общее представление о результатах эксплоатации первых железных дорог в Англии, остановимся на работе Ливерпуль-Манчестерской железной дороги в начале 30-х гг. До открытия этой дороги пассажирское сообщение между Ливерпулем и Манчестером поддерживалось по шоссе, причем место в дилинжансе стоило 10 шил. внутри и 5 снаружи, скорость сообщения—4 часа, в год проезжало между Ливерпулем и Манчестером—165 тыс. человек. По железной-же дороге пассажирское место внутри вагона (дилижанса) стоило 5 шил., снаружи 3 шил. 6 пенсов, скорость сообщения—$1^1/_2$ часа, т. е. проезд между Ливерпулем и Манчестером обходился в $2^1/_2$ раза дешевле, а совершался в $2^2/_3$ раза скорее, чем по шоссе. Проехало пассажиров в 1832 г.—356.945, в 1833 г.—386.492, в 1834 г.—458.133, в 1835 г.—503.928, т. е. в среднем в год в период 1832-1835 гг. по 426.380 человек, т. е. сообщение между Ливерпулем и Манчестером было почти втрое интенсивнее, чем до открытия движения по железной дороге.

Что касается передвижения товаров по сети английских железных дорог, то в начале 1843 г. было перевезено товаров на 4.535 тыс. фунт. стерл., в 1848 г. на 9.933 т., а в 1855 году уже на 21.507 тыс. фунтов стерлингов; общий вывоз товаров с 85,5 милл. фунт. стерлингов в 1835 году поднялся к 1842 г., благодаря железным дорогам, до 116 милл. и в 1855 г. достиг 260 милл. фунт.

стерл. О характере работы сети английских железных дорог в 30-х гг. дает представление работа Ливерпуль-Манчестерской железной дороги. В среднем, как видно из таблицы, за 1832—1835 гг. было перевезено в год по Ливерпуль-Манчестерской жел. дор. 426.380 пассажиров и 17.477.130 пуд. груза. Валовой доход составил в среднем за год 189.007 ф. с., из них доход с пассажирского движения дал 103.345 ф. с., а с товарного движения—85.662 фунт. стерл., т. е. пассажирское движение дало 54,6% валового дохода.

	1832 г.	1833 г.	1834 г.	1835 г.	Итого за 4 года.
Перевезено пассажиров	356.945	368.492	458.153	503.928	1.705.518
„ товаров . . } итого	159.443	194.704	203 123	215.781	69.908.516
Кроме того кам. угля . } в пудах	69.396	81.509	96.614	105.171	
Валовой доход с пас. движ. . . .	83.165	98.816	111.073	120.335	413.379
„ „ „ тов „ . . .	67.455	79.259	82.285	90.006	342.650
„ „ „ пер. кам. угля .	4.988	5.230	6.334	7.089	
Всего.	155.608	183.306	199.683	217.430	756.029
Расход, считая % по займам . .	96.049	109.251	124.645	133.809	463.755
Чистый доход	59.559	74.055	75.038	83.621	292.274

Чистый доход составил на каждую акцию (7.969 акций) в 1832 г.—7,4%, в 1833 г.—9,5%, в 1834 г.—9,6% и в 1835 г.—10,4%. Стоимость дороги на милю в 1832 году—была 1.323 ф., в 1833 г.—1.645 ф., в 1834 г.—1.667 ф., в 1835 г.—1.858 ф.

Во Франции конно-железные дороги существовали с 1828 г. Первыми такими дорогами были: дорога С. Этьен-Андрезье по концессии 1823 г., дорога С.-Этьен-Лион по концессии 1826 г., Андрезье-Руан 1828 г., Эпинас-Бур-

гундский канал 1830 г., Тулуза-Монтабан 1831 г. Впервые паровая тяга была применена в 1832 г. на железной дороге С.-Этьен-Лион, произвольно, вопреки уставу, допустившей пассажирское движение и приобревшей для этого в Англии у Стефенсона 2 паровоза.

Видя пример Англии и проникновение паровой тяги уже и во Франции, парламент в 1833 году постановил впредь допускать железные дороги с применением паровой тяги, но каждый раз с разрешения парламента, причем с самого же начала во Франции устанавливается принцип смешанной системы железнодорожного хозяйства: правительство, предоставляя постройку железной дороги частным компаниям, оказывало им помощь в виде ссуды, непосредственной помощи в работах, или же в виде гарантии определенного % дохода на затраченный капитал. Вместе с тем правительство оставляло за собой право пересмотра тарифов через 30 лет после открытия дороги и оговаривало свое право выкупа дороги до истечения срока концессии, которая выдавалась преимущественно на 99 лет *). В 1836 году в палату было внесенно 6 проектов новых железных дорог, и по этому поводу в палате возникли продолжительные дебаты о постройке сети железных дород с центром в Париже и с направлением ко всем границам и главнейшим портам. В палате оказались противники железных дорог, и все 6 проектов были отклонены. Само правительство не было достаточно энергично в защите этих проектов.

В составе правительства находился в то время министр общественных работ Тьер, заявивший в 1834 году, после осмотра Ливерпуль-Манчестерской железной дороги, что „железные дороги годны только на то, чтобы служить забавой для праздного любопытства столичных жителей и могут быть употребляемы для провоза тяжестей только в некоторых исключительных случаях. Нужно хорошо всмотреться в действительность: даже при предположении большого успеха железных дорог их развитие не бу-

*) До 1834 г. концессии выдавались вечные; на таких условиях было построено около 214 км. жел. дорог.

дет так велико, как думают". Докладчик парламентской комисси, знаменитый Арраго, с насмешкой говорил о тех, „кто думает, что две полосы железа оживят гасконские равнины".

Действительно, развитие железных дорог во Франции шло очень медленно. В 1830 г. было 30 килом., в 1835 году 149 килом., в 1840 г.—435 кил. В развитии сети железных дорог во Франции большую роль сыграл закон 1842 г., по которому в постройке железной дороги принимают участие совместно государство, коммуны и компании *). Построенная железная дорога передавалась в аренду частным обществам, которые должны были сами приобретать подвижной состав. Расходы правительства по этому закону составляли приблизительно 150 тыс. франков на километр, а расходы частных обществ 125 тыс. фр. При содействии правительства постройка железных дорог пошла успешнее, в 1845 году было уже открыто 883 килом., а в 1850 г.—3.010 км. Но революция 1848 года задержала постройку жел. дор., и за 1848-1851 года не было выдано ни одной концессии. Правительство, как мы сказали уже выше, усвоило систему регулирования железнодорожного хозяйства и в 1845 г. издало полицейский закон о железных дорогах, трактующий об охране железнодорожных устройств, о нарушении правил на железных дорогах и о мерах безопасности на железных дорогах.

А в 1846 г. был издан ордонанс, который заключал в себе правила технической эксплоатации, обязательные для всех железных дорог, а также общие правила о тарифах, по которым тарифы не должны превышать установленного максимума, должны публиковаться, рефакции были запрещены, а грузы должны были перевозиться в порядке поступления. Стоимость железных дорог за километр составляла в 1830 г.—170.868 фр., в 1840 г.—335.582 фр., в 1845 г.—576.725, в 1850 г. 452.840 фр. С 1852 г. начинается усиленное покровительство частным железнодорожным компаниям, выпускаются на сотни

*) Участие коммун скоро было устранено.

милл. франков облигации, увеличиваются сроки концессий и вместе с тем мелкие железнодорожные компании сливаются.

В 1859 году образовано было 6 крупных железнодорожных компаний, которые владеют всей сетью железных дорог Франции, разделенной законом 1859 г. на старую и новую сеть, причем новой сети в течение 50 лет дана гарантия дохода в размере 4,65%. Средний валовой доход на километр составил в 1841 г.—25.704 фр., в 1849 г.—34.763 фр., в 1853 г.—41.304 фр. О работе сети в 30-х гг. дает представление работа дороги С.-Этьен-Лион.

	1834 г.	1835 г.
Перевезено пассажиров	171.468	190.377
„ товаров (пудов)	20.216.524	26.467.237
Расходы по эксплоатации (франки)	1.242.249	1.854.892
Валовой доход:		
с пассажирского движения	1.979.630	522.734
„ товарного „		2.051.908
Чистая прибыль в франках	737.381	719.751

Как видно из таблицы, за 1835 г. товарное движение дало почти 80% валового дохода, чистый же доход составил на километр дороги в 1834 году—12.713 фр., в 1835 году—12.409 фр.

В Австрии начало железных дорог относится к 1824 г., когда Ф. Герстнер, будущий строитель первой русской железной дороги, получил 50-летнюю привилегию на постройку дороги Будвейс-Лиц-Митгаузен, протяжением 131 км. (120 верст). Первые 58 верст были открыты в 1828 году, и это была первая железная дорога на континенте Европы, причем первое время применялась только

конная тяга. В 1832 г. было открыто движение на всем протяжении, а в 1835 г. дорога продолжена до Гмундена. В 1836 году была открыта дорога, протяжением 61 кл., от Праги по направлению к Пильзену, а в 1836 году была дана концессия на дорогу Короля Фердинанда; компания, во главе которой стоял Ротшильд, по примеру Англии, решила применить паровую тягу. В конце 1836 г. общество едва не распалось в виду возникновения среди компании недоверия к паровым железным дорогам; однако, в 1838 г. открыто было движение на линии Вена-Ваграм— 18 килом., а остальные 125 км. от Ваграма до Брюна открыты были в 1839 году. Все протяжение дороги Вена-Брюн составило 143 килом. Таким образом, Австрия была родиной не только первой железной дороги на Европейском материке, но и первой железной дороги большого протяжения на том же континенте.

Работа первых австрийских железных дорог представляется в следующем виде. По железной дороге Будейс-Линц в 1834 г. было перевезено 2.379 пассажиров и 1.569.381 пуд. груза, а в 1835 году—3.887 пассажиров и 1.728.300 пудов груза. Расход составлял в 1834 г.—113.541 гульд., в 1835 году—146.113 гульд., чистая прибыль в 1834 году—40.117 гульд., в 1835 г.—51.484 гульд. Чистый доход на км.—394 гульд. Слабое движение по первой железной дороге в Австрии об'ясняется тем, что железная дорога строилась в рассчете на казенные перевозки соли из Линца в Будвейс, для чего должны были быть сделаны улучшения в системе водных путей сообщения. Этого не было сделано, а вместе с тем соль к Будвейсу пошла иными путями и железнодорожная линия Будвейс-Линц долгое еще время была в плачевном финансовом положении.

До 1841 г. постройка и эксплоатация в Австрии железных дорог находились в руках частных компаний, но с 1841 г. правительство переходит к системе государственного железнодорожного хозяйства, при которой построены железные дороги в 1846-49 гг.. Грац-Лайбах, в 1849 г.—Брюн-Трюбау, в 1850-51 гг.—Прага-Боден-

бах. На ряду с постройкой железных дорог на средства казны, правительство приступило к приобретению частных железных дорог, затратив на покупку акций железнодорожных компаний к концу 1848 года около 26 милл. гульденов.

Однако, финансовые затруднения заставили снова вернуться к системе частного железнодорожного строительства, регулированного законом 1854 года. Вместе с тем находящиеся в руках правительства дороги были в 1859 г. переданы снова частным компаниям. От этой операции правительство получило около 168 милл. гульденов, при затрате на постройку уступленных дорог около 336 милл. гульденов.

В Германии жел. дор. нашли горячего защитника в лице известного экономиста Ф. Листа, который, вернувшись в 1833 г. из Америки, горячо проповедывал необходимость железных дорог для Германии и проектировал связать сетью железных дорог все важнейшие торговые и промышленные центры Германии.

Вследствие сильной оппозиции финансовых кругов, не ожидавших, по новизне дела, прибыли от помещения капитала в железные дороги, и правительства, видевшего в железных дорогах разсадник либерализма, а также вследствие политической обособленности германских государств, проект Листа остался без осуществления. Только в 1835 г. была построена первая железная дорога в Баварии Фюрст-Нюренберг, протяжением всего—6,04кил., в 1837 г. в Саксонии открывается первый участок Лейпциг-Дрезденской железной дороги, протяжением 14,10 килом., в 1838 году было открыто еще 73 килом. этой дороги и дороги Берлин-Потсдам—26 км., Дюссельдорф-Эрнрот—8 км. и Брауншвейг-Больфенбюттель—11 км. Всего в Германии было железных дорог в 1835 г.—6,04 км., в 1837 г.—20,14 км., в 1838 г.—140,69 км., в 1839 г.—262 км., в 1840 г.—548 км., в 1843 году—1038 км., в 1845 г.—2.304 км., а в 1850 г.—6.044 км. Стоимость железных дорог в 1850 г. составляла 163.000 м. на километр.

Постройка железных дорог в Пруссии совершалась по закону 1838 г., согласно которому акции до уплаты полной их стоимости не выдаются; открытие дороги может последовать только с разрешения правительства, в течение первых 3-х лет эксплоатации перевозка на линии предоставляется исключительно железнодорожной компании, а после 3-х лет может быть разрешена перевозка по линии и другим лицам за определенную плату; плата эта подлежит периодическому пересмотру; тариф должен быть для всех равный; если доход превышает 10%, то тариф должен быть понижен, пока доход не опустится снова до 10% на затраченный капитал; железная дорога обязана перед правительством подробной отчетностью; железная дорога должна уплачивать в казну известную сумму, которая идет на покрытие ущерба в почтовых доходах и на погашение основного акционерного капитала железной дороги; после погашения всего капитала железнодорожное предприятие должно быть так организовано, дабы доход не превышал текущего расхода по ремонту и управлению дороги; правительство оставляет за собою право выкупа железной дороги через 30 лет после ее открытия с уплатою суммы в 25 раз большей, нежели средний за последние 5 лет дивиденд, с принятием на себя долгов общества; до истечения 30 лет не может быть построена между теми же пунктами другая дорога.

Этот закон ясно ввел правительственную опеку над железными дорогами и вместе с тем устанавливал точку зрения на железные дороги, как на предприятия общегосударственного значения. В 40 гг., как мы видели, начинается усиленное развитие сети в Пруссии, что находится в зависимости от закона 1842 г., по которому правительство давало частным железнодорожным компаниям гарантию в $3^1/_2\%$, но за то оставляло за собой право участия в собраниях акционеров в размере $^1/_6$ числа голосов, право назначения высшей администрации, а также установило правило, в силу которого в случае переплат по гарантиям в течение 3 лет сряду или едино-

временно, в размере 1% на основной капитал, эксплоатация переходит в казну, которая ведет дело до тех пор, пока в течение 3 лет доход не составит более $3^1/_2$%. При дивиденде более $1^1/_2$% или, считая $3^1/_2$% гарантии, при превышении 5% дохода одна треть дохода поступала в казну.

В Бельгии проект первой железной дороги Антверпен-Льеж возник в 1832 г., но был отвергнут парламентом, причем возражения против железных дорог делались приблизительно те же, что и в Англии—„если употребление людей и животных для передвижения будет заменено механическими способами", говорили в парламенте, „то много народа останется без занятий, разведение лошадей прекратится, средства землепашца уменьшатся, он будет лишен возможности пользоваться зимою своими лошадьми для извоза, между тем как праздность сих последних не избавит его от необходимости их кормить. Перевозка пассажиров по железной дороге составляет, главным образом, не что иное, как предмет роскоши, польза которого не возмещает ущерба, наносимого дилижансам. А так как движение по железной дороге ночью не производится, то, во избежание потери времени, многие лица, очевидно, будут продолжать по ночам пользоваться дилижансом".

Благодаря такой оппозиции, только в 1834 году прошел, и то большинством 56 против 27 голосов, проект железной дороги Мехельн-Брюссель-Вервье, по которому постройка железной дороти должна быть произведена за счет казны и средствами правительства. В 1835 г. была открыта дорога Брюссель-Мехельн протяжением 20 км., в 1837 г. разрешена была дорога Гент-Куртре с ветвями, в 1840 году было открыто уже 323 км., а в 1844 году—559 км., из этого протяжения менее 100 км. было частной постройки. Стоимость железных дорог составляла в 1835 г. на километр 61 тысячу франков, в 1836 году 72 т. фр., в 1838 году—126 т., в 1840 году—более 184 т. фр., в 1850 г.—более 298 т. фр.

В Голландии первая железная дорога с конной тягой построена была в 1839 г. после сильной оппозиции в парламенте и только благодаря гарантии, принятой королем лично на себя. Интересно отметить, что комиссия 1836 г., обсуждавшая отклоненный затем парламентом проект дороги, заявила, что „замедление в пользовании новым способом передвижения было бы несовместимо с народной гордостью и противоречило бы интересам промышленности". Как бы то ни было, в 1842 г. в Голландии было всего 50 км. железных дорог, а в 1845 г.—уже 158 км., в 1847 г.—181 км., в 1853 г.—209 км.

В Италии первая железная дорога Неаполь—Портичи—8 км. была открыта в 1839 г.

В Северо-Американских Соединенных Штатах конные железные дороги появились в 1820 г., первое же применение паровой тяги относится к 1829 г., причем первое время применялись паровозы Стефенсона, а затем и паровозы своей постройки. Развитие железных дорог в Америке шло быстро. В 1830 году было железных дорог 64 км., в 1831 г.—222 км., в 1832 г.—531 км., а в 1835 году—уже 1.283 км., в 1850 г.—13.799 км.

Из краткого исторического обзора возникновения железных дорог в Западной Европе мы видели, что железные дороги появились впервые в наиболее промышленных странах и явились результатом потребности в ускоренном и удешевленном транспорте. Удовлетворяя потребностям нарождающегося капиталистического хозяйства, железные дороги в первое время встречают сильное противодействие как в обществе, так и у правительства отдельных государств. Но первые успехи постройки железных дорог и финансовые результаты эксплоатации всюду вызывают железнодорожную спекулятивную горячку, в результате которой Западная Европа прорезывается железными дорогами, первое время по линиям главнейших торговых путей.

Система железнодорожного хозяйства устанавливается в отдельных странах сообразно установившемуся

2985
К-ФССР
Государственная Публичная
Библиотека
КАБИНЕТ
КРАЕВЕДЕНИЯ

укладу ее политической и экономической жизни, но первое время, во всяком случае, в интересующий нас период 30 и 40 гг., правительства и парламенты отдельных государств, часто являясь противниками железных дорог, не рискуют взять новое и сложное дело в свои руки, и железные дороги в этот же период всюду обязаны своим возникновением частной инициативе. Самая сеть к середине 30 г. очень незначительна.

В 1835 г.

	Англия.	Франция.	Германия	Австрия.	Бельгия.	С. Штаты.
Протяжен. ж. д.	ок. 200 км.	149 км.	6.04	198 км.	20 км.	1.283 км.
Стоимость км. д.	11.281 ф. с.	250 000 фр.	—	15.500 гульд.	61 т. фр.	—
Средний доход на км. (на милю в Англии) . .	Лив.-Манч. ж д. 1.858 ф. ст.	ж. д. С. Этьен-Лион. 12.409 фр.	—	ж. д. Будвейс-Линц. 394 гульд.	—	—

В 1835 г. Европа обладала только приблизительно 580 км. рельсовых путей, по которым уже совершалось движение, причем расходы по устройству сети в отдельных странах составляли разные величины в зависимости от экономического развития страны и специальных условий постройки отдельных линий, и отчасти от степени противодействия, оказанного железным дорогам. Но на первых же порах и в Англии, и во Франции, и в Австрии обнаруживается определенная тенденция железных дорог все больше и больше расширять сферу своего влияния и переводить торговлю страны с воды и шоссе на рельсы. И смело можно сказать, что, поскольку железные дороги являлись продуктом экономического развития страны, ре-

зультатом потребности ее в более совершенных средствах сообщения, настолько же железные дороги и сами способствовали росту торгового обмена и промышленности.

II.

Экономические предпосылки железнодорожного транспорта в России в первой половине 19 века.

С изложенной общей картиной возникновения железных дорог в Западной Европе имеет много общего история возникновения и первоначального развития железных дорог в России, хотя хозяйственные и культурные условия жизни последней сильно отличались от условий западно-европейских государств. Но при всем различии хозяйственной жизни России и передовой промышленной страны Западной Европы—Англии, где впервые возникли железные дороги, и та и другая переживали в первые десятилетия XIX века однородный процесс своей хозяйственной жизни.

И в Англии, и в России в это время совершался переход от несоответствующих уже данному состоянию промышленности и торговли форм промышленности к высшим формам, но, сообразно историческим и экономическим условиям каждой страны, Англия от мануфактурного периода переходила к формам крупной промышленности, в России же на смену натуральному хозяйству приходит мануфактурно-меновое хозяйство. И в той, и в другой стране эта перемена в формах промышленности, тесно связанная с переменами и в области сельского хозяйства и торговли, требовала улучшенных условий транспорта. Но в соответствии с общими условиями хозяйственной жизни в Англии, при наличии развитой сети каналов и шоссе, выдвигалась задача удешевленного и ускоренного транспорта, в России же промышленное развитие вообще требовало учреждения организованного транспорта, ибо транспорт и пути сообщения в России в это время находились в совершенно первобытном состоя-

ции и хозяйственная жизнь России, несмотря на несложные ея формы, чувствовала от этого значительные стеснения *).

В XVIII веке в России промышленность главным образом работала на потребности государства. Возникнув под покровительством государственной власти, в значительной степени на почве крупных торговых капиталов, получая, благодаря правительственной опеке, значительные пособия из казны и основанная на крепостном труде, промышленность 18 века, под защитой запретительных тарифов, вырабатывала то, что необходимо было государству: сукна, полотна, бумагу, оружие и т. п. Не имея по условиям крепостного права подходящего и числом и качеством контингента рабочих, промышленность 18 века существовала главным образом в форме единичных крупных мануфактур, в деревнях же процветала домашняя кустарная промышленность, работавшая на очень ограниченный круг потребителей и вырабатывавшая главным образом предметы крестьянского обихода.

К 19 веку, т. е. к концу царствования Екатерины Великой, замечается в области промышленности оживление. Так, число фабрик с 984 в 1762 г. увеличилось до 3.161—в 1796 г., в 1815 г. их было 4.189, в 1825 г.—5.261, а в 1839 г. фабрик насчитывалось уже 6.894 **). Такой рост фабрично-мануфактурной промышленности вызывался, с одной стороны, увеличением народонаселения, которое в 1762 г. составляло по 3-й ревизии—19 милл. душ обоего пола, в 1796 г., по 5-й ревизии—36 мил. душ, а в 1834 г.—55 милл. душ, достигнув в 1850 году уже 68 милл.

Такой рост народонаселения, при совершенно экстенсивных формах землепользования в тогдашней Рос-

*) Мы считаем необходимым в общих чертах остановиться на развитии народно-хозяйственной жизни России в первую половину 19 века, ибо, по справедливому замечанию проф. Озерова, „развитие ж.-д. хозяйства носит на себе отпечаток общих экономических тенденций, поэтому и понять ж.-д. хозяйство можно только в рамках обще-экономической жизни". Озеров, „Основы финансовой науки", т. I, стр. 115; ср. Чупров „Железнодорожное хозяйство", т. I, стр. 15.

**) Туган-Барановский, „Русская Фабрика", 1898 г. гл. I. Пельчинский, „О состоянии промышленных сил России", 1833 г., стр. 64.

сии, создавал, с одной стороны, излишек сельского населения, искавший заработка в отхожих промыслах и в кустарной промышленности, с другой стороны—расширял внутренний рынок сбыта. В этом отношении характерен рост городского населения. В 1724 г. городское население составляло 328 тыс., в 1796 г.—2.279 тыс., в 1825 г. 3.521 тыс., в 1838 г.—4.745 тыс., а в 1850 г.—уже 5.328 тысяч. Рост промышленности обусловливался, с другой стороны, вовлечением России в обще-европейскую торговлю и влиянием промышленного развития Англии, с которой Россия еще с 18 века поддерживала деятельные торговые сношения.

Наиболее характерными фактами в области промышленного развития России в первую половину 19 века являются изменения в состоянии двух главнейших отраслей промышленности, всегда являющихся по своему значению в общей экономике промышленности показательными, а именно текстильной и металлургической, а также развитие кустарной промышленности. Состояние транспорта сыграло очень крупную роль и в развитии кустарной промышленности, и в расширении бумажного и прядильного ткачества, и в застое горнозаводской промышленности.

В то время как полотняное производство в 18 веке составляло одну из крупнейших отраслей промышленности, занимая в 1804 г. 285 фабрик, в 19 веке эта отрасль промышленности сильно падает и число полотняных фабрик в 1825 г. составляет уже 196, а в 1845 только—156 *). Соответственно с этим и вывоз полотна падает с 251 тыс. кусков в 1793-95 гг. до 121 тыс. куск. в 1844-46 гг. Такой упадок полотняной промышленности вызывался появлением и сильным ростом хлопчатобумажной промышленности.

К 30 гг. 19 века, вследствие перехода России от натурального хозяйства к денежному меновому, выразившегося в общем росте промышленности и торговли, и значительного развития вследствие этого оброчного хозяй-

*) Тенгоборгский. „О производительных силах России". 1848-1854 гг., т. II

ства, когда помещикам становится выгоднее получать оброк, вместо пользования барщинным трудом, на фабриках начинает усиленно развиваться вольнонаемный труд и на некоторых кожевенных, канатных и шелковых фабриках вольнонаемные рабочие достигают почти 80-90% всех рабочих. Применение вольнонаемного труда, повышая общую производительность фабрик, в связи с появлением в 20 и 30 гг. машин в области текстильной промышленности, сахароварения, винокурения *), дает сильный толчек промышленному развитию России, которое с особенной яркостью сказалось в быстром росте хлопчатобумажной промышленности.

Число фабрик, вырабатывающих бумажную ткань **), достигало в 1804 г. 199, а в 1825 г. уже 484, число рабочих, занятых в этой промышленности, составляло в 1804 г. 7% всего количества фабричных рабочих, в 1825 г. уже 21%, а в 1836 г.—32% ***). Такой рост хлопчатобумажной промышленности, помимо общих причин, был вызван тем, что хлопок, давая дешевую ткань, всюду завоевывал себе широкие народные рынки, вытесняя из народного обихода полотна и сукна. „Деревня и город в это время усваивают бумажный товар. Ситцевая рубаха, фартук, нанковый халат, головной и шейный платок сделались, говорит современный писатель, необходимостью для зажиточного крестьянина и его жены, холстинка и ситец завоевали все“ ****). Хлопчатая бумага вытеснила лен, джут, пеньку и коноплю. Так было на мировом рынке, то же повторилось и в России. А завоевав широкий внутренний рынок и удовлетворяя потребностям деревни,

---

*) О различных результатах применения вольнонаемного труда в промышленности и сельском хозяйстве см. П. Струве. „Крепостное хозяйство“, гл. IX.

**) Тенгоборский, ibid, т. III, стр. 349, 364.

***) Быстрого развития хлопчатобумажная и вообще текстильная промышленность достигла в это время в Царстве Польском, где в 1826 г. было выработано 1.511 т. локтей бумажной ткани, в 1828 г.—2.513 т., в 1829 г.—3.707 т. локтей. См. Воблый. „Очерки по истории польской фабричной промышленности“, 1909 г., стр. 250.

****) Горлов. „Обозрение экономической статистики России“, 1849 г., стр. 57.

эта новая отрасль промышленности привела в упадок производство полотна.

В этом росте новой, как называли в экономической литературе 30-х и 40-х гг., „экзотической" промышленности сыграли значительную роль и общий под'ем промышленности России того времени, и переход от барщины к оброку, что давало рабочие руки фабрикам, и влияние промышленных стран Запада. Но безусловно решающую роль здесь сыграла техническая легкость производства из хлопчатой бумаги, давшая возможность проникнуть этой промышленности в деревню и стать с этого времени главной формой нашей кустарной промышленности. Общеизвестен в экономической истории России факт влияния войны 1812 года на распространение промышленности в деревне. Действительно, Москва, этот торговый и промышленный центр 18 века, нашествием 12 года был разрушен, но мануфактурная промышленность Москвы, именно благодаря этому, переносится в деревню. В особенности это заметно в области бумаго-прядильного ткачества, где, при отсутствии в то время машинного производства, эти фабрики являлись „школой промышленности" для крестьянства.

В этом раздроблении промышленности значительную роль сыграли и пути сообщения. При полном отсутствии путей сообщения в современном смысле этого слова, когда единственными путями для торговых сношений служили летом реки, а зимой санный путь, только та промышленность могла разсчитывать на широкий внутренний рынок, которая не замыкалась в городах, откуда, по состоянию путей сообщения, была недоступна широкой массе народа, но которая была по возможности близка к рынку потребления. А так как потребителем бумажных тканей была главным образом деревня, то и наибольшее распространение хлопчатобумажная промышленность получила в деревнях, концентрируясь у водных сообщений, дабы легче было получать сырье, которое в деревню доставляли скупщики.

Эта зависимость хлопчато-бумажной промышленности от состояния транспорта мало обращала на себя внимание экономистов, но это составляет в ряду других факторов чрезвычайного развития у нас в 40-х гг. кустарной промышленности один из решающих моментов, в особенности в первый период развития бумажного кустарничества, когда кустари еще работали на местный рынок, а скупщики еще не захватили деревню в свои руки.

Приближение продукта к потребителю, что при первобытном состоянии транспорта имело громадное влияние на удешевление его, определяло собой распространение кустарной бумажной промышленности в деревне; именно вследствие этого, не имея по состоянию транспорта условий для сбыта на широком рынке, бумажная ткань своей дешевизной приобретала рынок на месте дешевизной, т. е. благодаря этому продукты шли не в ширь, а в толщу народа.

Этот фактор был решающим в области всей нашей кустарной промышленности. Поэтому неудивительно, что крупнейшие центры нашей кустарной промышленности расположены в Московской, Владимирской, Нижегородской и других губерниях, так или иначе примыкающих к волжскому бассейну. Бумажные ткани главным образом вырабатывались в Шуйском уезде Владимирской губернии, где крупнейшими центрами уже в то время были Шуя и Иваново, причем производство одного села Иванова составляло около 12 мил. руб. Кустарная обработка железа была распространена в Тульской и Нижегородской губ., где особенно известны были села Павлово и Ворсма, а также выделялся выделкой инструментов гор. Тула, кожевенным производством славились села Кимры и Медведицкое, Кашинского уезда Тверской губернии. Шелковая промышленность, наряду с полотняной и бумажной, получила очень широкое распространение в деревнях и селах Московской губернии. В Гжельской волости Московской губернии почти все жители занимались изготовлением посуды.

Это распространение среди сельского населения домашней промышленности обращало на себя внимание и приезжих иностранцев: их удивляло, что очень часто земледелие играет в крестьянском хозяйстве второстепенную роль, а промысел главную, так что встречаются целые села, состоящие из одних ремесленников. Такое распространение промышленности способствовало поднятию общего благосостояния крепостного крестьянства, и в Рязанской губернии, например, в 40-х гг., по свидетельству Журнала Мин. Гос. Имущ., „быт государственных крестьян и домашнее благосостояние их в малоземельных округах, видимо, лучше, нежели в многоземельных. Избы у первых в большем порядке, народ населяющий бойчее, деятельнее, щеголеватее, что об'ясняется тем, что в первых округах сильнее развита промышленность".

Чрезвычайно характерным фактом экономической жизни в 30-х и 40-х годах является упадок нашей горнозаводской промышленности. В 18-м веке горнозаводская промышленность достигла сравнительно громадного развития—Россия выплавляла столько же чугуна, сколько и Англия. Еще в 30-х годах 19 ст. Россия выплавляла около 12% мировой добычи чугуна, но в то время как в Англии, вследствие технических изобретений в области горнозаводского дела, выплавка чугуна с 8 милл. пудов в 1796 году поднялась до 140 милл. пуд.—в 1846 г. у нас в то время выплавка колебалась между 10 и 12 милл. пуд., а вывоз железа упал с 2.966 т. п. в 1793-95 г. до 788 т. пуд. в 1841-50 г. *).

Такой застой выплавки чугуна и выработки железа об'ясняется технической отсталостью производства и принудительным трудом, но несовершенные пути сообщения сыграли и здесь громадную роль. В то время, как в Англии, под влиянием роста чугуноплавильного и железоделательного производства, цены на железо упали на 60%, в России всю первую половину 19 века цены на железо стояли неподвижно. и, например, в Петрограде

*) Чевкин и Озерский. «Обзор горной производительности России», 1851 г., стр. 9.

средняя цена железа в 1824-1850 гг. колебалась между 1 р. 37 к. и 1 р. 23 к. В то же время чугун и железо на Урале обходилось дешевле, чем, например, в Германии. Так, простое полосовое железо на Урале обходилось по 89 коп., тогда как в Германии оно стоило по 98½ коп. за пуд, а пуд чугуна обходился на 40% дешевле, чем в Германии *).

Когда же приходилось передавать готовый фабрикат потребителю, то тут приходилось забывать о дешевизне производства. Действительно, при себестоимости пуда железа на Уральских заводах 89 коп., в нижнем на ярмарке он уже обходился по 1 руб. 02 коп., в Петрограде, как мы видели, по 1 р. 25 к., в Московской губернии—по 1 р. 66 коп., в Могилевской—по 2 р. 04 коп., а в Подольской по 2 р. 16 коп.

Главную роль в этом колебании играли условия транспорта. Чем дальше от Урала, тем цены выше, и при малоценности самого продукта на месте производства цена его при дальних перевозках удваивалась и даже утраивалась. Вместе с тем железо, отправленное с Уральских заводов, иногда не успевало в одну навигацию дойти даже до Петрограда, не говоря уже о более отдаленных пунктах, а дальней сухопутной перевозки уральское железо вовсе не могло выдержать. Действительно, на заводах пуд простого железа обходился в 60-70 коп. в Нижнем же продавался уже за 1 р. 10 к. и 1 р. 25 коп. Если же сюда прибавить стоимость сухопутной доставки 60 — 80 коп., то в Харькове на ярмарке пуд железа должен был стоить 1 р. 70 к.-2 р., что делало его совершенно недоступным широкому рынку; только благодаря сравнительной дешевизне водной перевозки, это железо стоило в Харькове 1 р. 40 коп.

Дороговизна транспорта и его необеспеченность повышали цены на железо настолько, что оно в народном быту являлось предметом роскоши. По свидетельству известного экономиста николаевской эпохи Тенгоборского,

*) Тенгоборгский, op. cit., т. III стр. 499, 627.

в западных губерниях при постройках зданий вместо железных гвоздей употреблялись деревянные, крестьянские лошади не подковывались, колеса у телег не обтягивались железом, оси делались деревянные, а лопаты для земляных работ и даже бороны делались деревянные и только по краям обшивались тонкой полосой железа *).

Дороговизна железа сопровождалась и невысоким в высших сортах качеством его, почему, например, тульские инструменты при всем своем блеске признавались часто негодными к употреблению **), а дороговизна и невысокое качество нашего железа затрудняли развитие промышленности, ибо для изготовления машин наше железо не шло. Машины приходилось выписывать, главным образом, из Англии и при каждой крупной фабрике держать специального мастера для ремонта машин, так как своих машинных заводов почти не было. Вместе с тем невысокое качество инструментов отражалось и на кустарной промышленности.

Дороговизна железа вызывалась, как мы видели, в значительной степени влиянием плохих условий транспорта. Самая же дороговизна железа, в свою очередь, еще более ухудшало эти условия. По свидетельству Тенгоборского, можно без малейшего преувеличения принять, что более девяти десятых всех колес у повозок и телег всякого рода в России не окованы железом и что, кроме особых экипажей, составляющих предмет роскоши—у всех других оси деревянные. Это, конечно, много увеличивало у нас затруднения в перевозке. В виду всех этих условий вывоз железа упал, ибо русское железо не могло уже конкурировать с дешевым и доброкачественным английским железом.

Мы видели, что в первые десятилетия 19 века в России в области промышленности замечается оживле-

---

*) Тенгоборский, op. cit., т. I. стр. 322, 323.

**) Горлов, op. cit., стр. 214

ние, увеличивается число фабрик, увеличивается число рабочих вообще и вольнонаемных в частности, появляются новыя отрасли промышленности и начинают применяться машины. Вместе с тем кустарная промышленность завоевывает внутренний рынок. Все это свидетельствует о переходе промышленности к высшим формам производства. Этот же процесс интенсификации наблюдается и в сельском хозяйстве.

Сельское хозяйство в 30-х и 40-х гг., как и позднее, было главнейшим занятием 50 миллионов душ. При господстве крепостного права в 18 веке земля обрабатывалась исключительно барщинным трудом, оброчная система и тем более применение вольнонаемного труда были совершенно исключительным явлением, формы землепользования были самые экстенсивные, господствовала перележная и трехпольная система, в ее первоначальных формах, когда значительная часть земли находится под паром. О применении каких-либо удобрений пашни и даже простого травосеяния не было слышно. Все это свидетельствует, что земледелие у нас находилось в это время в младенческом состоянии, и поэтому не удивительно, что в нашем вывозе хлеба играют совершенно ничтожную роль: в конце 18 века ценность нашего хлебного вывоза составляло всего около 1 милл. руб.

Но в первые десятилетия 19 века замечаются в области сельского хозяйства явления, свидетельсвующие о приспособлении нашего сельского хозяйства к усложняющимся условиям хозяйственной жизни, вызванной сильным ростом населения. В то время, как в 16 веке землевладение было исключительно дворянским, позже растет уже купеческое и крестьянское землевладение. Купеческое землевладение растет на почве поссессионного права одновременно с увеличением числа купеческих фабрик, начинающих развиваться за счет фабрик вотчинных-дворянских. Еще в Екатерининской комиссии дворянские депутаты протестовали против распространения купеческих фабрик, указывая, что под фирмой приобретения

фабрик с приписанными к ним крестьянами, купцы узурпируют права дворянства на владение крестьянами *).

На ряду с увеличением купеческого землевладения в это время замечается и рост крестьянского землевладения. Основываясь на законе 1803 года о свободных хлебопашцах и позднейшем законе 1842 г. об обязанных крестьянах, по которым получили свободу около 150 тысяч крестьян **), крестьянская земельная собственность расширяется и благодаря увеличению числа крестьян, отпущенных на волю, а также вследствие колонизации Новороссийского края и Восточной Сибири. Вместе с тем, в виду развития денежно-менового хозяйства, барщина во многих губерниях России заменяется оброком.

С развитием не-дворянского и крупно-дворянского землевладения прежняя трехпольная система землепользования начинает переходить в улучшенное трехпольное, вместе с тем появляется, вначале как редкий опыт, система травосеяния, начинают вводиться улучшенные семена, земледельческие орудия и, на ряду с увеличением площади запашек и отмеченными выше фактами, все это говорит о внутреннем процессе интенсификации, совершающейся в первую половину 19 века в сельском хозяйстве.

Но для быстрого роста нашего сельского хозяйства, так же как и нашей промышленности, недоставало одного важного условия—путей сообщения. Еще кн. Щербатов отметил, что „империя есть такой пространственности, что самый перевоз хлеба с'едает все барыши . . . , а через самое сие в продаже своего произращения земледелец немного пользы имеет".

Несмотря, однако, на первобытное состояние наших путей сообщений в первые десятилетия 19 века, отмеченное выше оживление нашей промышленности и сельского хозяйства выразилось в росте торговых оборотов стра-

*) Туган-Барановский, „Русская фабрика", гл. III.

**) Рожков, „Экономическое развитие России в первой половине 19 века", История России в 19 ст., изд. бр. Гранат т. I, стр. 144.

ны. Действительно, оборот внешней торговли в 20-х и 30-х гг. постоянно увеличивается:

1823-1825 г.г.	ценность	ввоза	и	вывоза	составляла	.	.	331,8	мил. р. сер.
1826-1828 „	„	„	„	„	.	.	334,3	„	„ „
1829-1831 „	„	„	„	„	.	.	357,4	„	„ „
1832-1834 „	„	„	„	„	.	.	373,2	„	„ „
1835-1837 „	„	„	„	„	.	.	417,3	„	„ „
1838-1840 „	„	„	„	„	.	.	492,1	„	„ „

Такой же рост торговых оборотов, как во внешней торговле, наблюдается в это время и во внутренней торговле. Внутренняя торговля совершалась главным образом на ярмарках, из которых особым значением пользовались ярмарки: Нижегородская, служившая в то время своеобразной товарной биржей и, благодаря своему положению у волжской системы, имевшая исключительную возможность собирать и распределять товары с разных концов России, Ирбитская, служившая посредником в торговле с Азией, и Украинские ярмарки, приобревшие особое значение, как место обмена хлебородного юга с промышленным севером.

При отсутствии регулярного транспорта, ярмарки были единственным средством поддерживать устанавливающееся разделение труда между отдельными частями России. Горнозаводская промышленность концентрировалась на Урале, полотнянная и хлопчатобумажная промышленность—в центральных губерниях, в тоже время Новороссия, Малороссия, Кавказ и Восток России вовсе не имели промышленности. Понятно, что отсутствие путей сообщения делало эти части совершенно обособленными в их хозяйственной жизни и, например, упоминавшийся уже Тенгоборский писал в 50-х годах, что „надо разсматривать Россию с точки зрения общественного хозяйства, как бы собрание нескольких государств, из которых каждое имеет свои материальные интересы".

При малочисленности, дороговизне и нерегулярности транспорта ярмарки были „временными огромными магазинами", откуда купцы и жители снабжались надолго

предметами потребления. Оборот ярмарок был по тому времени громадный и количество привозимых на одну Нижегородскую ярмарку товаров составляло около половины всего нашего вывоза по внешней торговле, а в 1838 г. обороты 10 крупнейших ярморок составили 98,6 милл. р.

О значительном росте внутренней, так же как и внешней торговли, говорят цифры груженых судов, прошедших по рекам; их было в 1825 г.—23.749 и перевезено было в них на 194,2 милл. р. сер. товару, а в 1844 году по рекам прошло уже 59.069 груженых судов и перевезено в них товару на 144,6 милл. руб. сер., что составит около 506 мил. руб. ассигнациями *). О том же говорит и рост шоссейного сбора, так в 1835-39 г.г.—шоссейный сбор дал 100,4 т. р. сер., в 1840-44 г.г.—271,7 т. р., в 1845-49 гг.—549,1 т. р. с., в 1850-54 гг.—797,7 т. р. с.

Все эти цифры свидетельствуют о быстром темпе хозяйственного развития России в первую половину 19 века. Увеличение числа фабрик и все растущее применение вольнонаемного труда и машин, громадная ценность кустарного производства, расширение купеческого и крестьянского землевладения, намечающийся переход к улучшенным формам землепользования, громадный рост внешней и внутренней торговли—все это с несомненной ясностью свидетельствуют, что Россия в начале 19 века начинает сбрасывать с себя изветшавшие формы замкнутого натурального хозяйства и переходит к меновому хозяйству.

Но для капиталистического менового хозяйства потребны пути сообщения, ибо без регулярного и дешевого транспорта организация сбыта немыслима.

Мы видели, что застой горнозаводской промышленности вызывался тяжелыми условиями транспорта, удорожающими стоимость железа в несколько раз по мере

*) Гулишамбаров, „Итоги торговли и промышленности России в царствование Имп. Николая I," стр. 24. Зябловский, „Российская статистика", 1842 г., ч. II, стр. 139-145.

удаления его от места производства, а это, при падении цен на железо в Англии, закрыло для русского железа выгоднейшие рынки. В такой же зависимости от путей сообщения находилось и салотопенное производство, издавно составлявшее одну из самых крупных статей нашего вывоза. По свидетельству экономиста 40-х годов Горлова, „с некоторого времени России представляются опасными соперниками по торговле салом Америка и Ост-Индия, которые продают его по той же цене, и сало даже из Ост-Индии гораздо скорее и удобнее может быть привезено, чем из Оренбургских степей, по недостатку у нас выгодных способов сообщения" *).

Мы видели, что с 19 века в нашем вывозе все большую роль начинает играть хлеб, главным образом рожь и пшеница. Но по условиям географическим и по состоянию путей рожь у нас вывозилась в начале этого века главным образом через северные порты, а пшеница главным образом через Одессу и Таганрог (80% всего вывоза). В 1846 году, с отменой хлебных пошлин в Англии, куда и раньше Россия отправляла 50% своего вывоза, хлебная торговля с Англией должна, казалось бы, оживиться, но английский рынок потребовал пшеницу, а Россия отправляла пшеницу через южные порты главным образом в Италию и Турцию и могла доставить пшеницу в Англию через Одессу только по цене около 50 шилл. за квартер, считая среднюю стоимость квартера в Одессе в 16 шил., провоз 16-19 шил. и принимая во внимание таможенную пошлину и разницу в качестве, оцениваемую в 10 шил. на квартер **). Понятно, что цена эта была крайне высока и рассчитывать на какой-либо крупный экспорт пшеницы в Англию нельзя было до тех пор, пока наши черноземные губернии не были связаны путями сообщения с портами Балтийского и Черного морей.

Это хорошо сознавал министр государственных имуществ гр. Киселев, когда во всеподданнейшем отчете

*) Горлов. „Обозрение экономической статистики России", стр. 149.

**) ibid., стр. 231.

1846 г. доносил государю, что „в 1846 г. представились и требования и хорошие цены в портах, но они мало имели влияния на выгодность сбыта хлеба в губерниях, отдаленных от портов, по причине огромных разстояний, препятствующих скорой и дешевой доставке. Посему. . . сооружение новых путей в настоящем нашем положении составляет предмет величайшей важности".

Отсутствие путей сообщения не только не давало развится нашей внешней торговле, но приносило громадный ущерб и внутренней торговле и внутренному потреблению. Не говоря уже о том, что дороговизна транспорта заставляла вместо железных гвоздей употреблять деревянные гвозди и отказываться от железных инструментов и железных лопат и осей и что издержки провоза входили, в зависимости от разстояния рынка потребления от рынка производства, очень значительной частью в цену всех предметов промышленного производства, оно также тяжелым бременем ложилось на массу населения удорожанием хлеба.

Во многих губерниях в 30-х и 40-х годах не хватало, как и ныне, своего собственного хлеба, и население питалось хлебом привозным из других губерний. Но вследствие дороговизны транспорта цены на хлеб значительно колебались; так, цена на рожь колебалась от 98 коп. в Саратовской губ. до 4 р. 23 коп. в Эстляндской губ.; не меньшая разница была и в ценах на пшеницу. Так, четверть пшеницы стоила в одно и то же время 2 руб. 18 к. в Саратовской губ. и 7 р. 50 к. в Виленской губ. Но разница в ценах была не только в губерниях, далеко отстоящих друг от друга. Даже в рядом лежащих губерниях Черниговской, Киевской и Минской цены на рожь были в среднем за 1846-49 гг. соответственно за четверть 1 р. 42 к., 1 р. 90 к. и 2 р. 46 к., а в соседних губерниях Могилевской, Смоленской и Витебской—2 р. 98 к., 3 р. 04 к. и 4 р. 34 коп. *).

*) Тенгоборгский, op. cit., т. II, стр. 46 и сл., Горлов, стр. 161 и и сл.

Таким образом недостаток путей сообщения сказывался во всех областях народно-хозяйственной жизни. Но действительно ли в России в 30-х и 40-х годах не было путей сообщения? Пути сообщения были и протяжение их было очень значительно. Судоходных рек считалось 48.533 вер., каналов—255 вер. соединительных и 359 обводных, а всего каналов и канализированных рек 614 верст, береговая морская линия насчитывала 7.330 верст, шоссе было к 1839 году 2.747 верст (шоссе Петроград-Москва, Варшава-Ковна, Ковна-Двинск), а в 1858 г. шоссированных дорог насчитывалос уже 4.841 вер. *).

Таким образом, казалось бы, Россия обеспечена во всяком случае водными путями сообщения, и в 30-х годах действительно водные пути сообщения привлекали к себе внимание всех, так или иначе затрагивавших вопросы хозяйственной жизни России. „По гидрографическому положению Россия есть единственное в Европе государство, могущее обладать самыми пространными и полными речными сообщениями", писал один из современных исследователей „промышленных сил России" Пельчинский **). Но „водяные пути, по словам другого исследователя 40-х годов, главнейше полезны для снабжения С.-Петербурга и немногих приморских или главных городов" ***).

Действительно, главнейшая водная система—волжская, которая связывала главнейшие промышленные центральные и уральские губернии с одной стороны с южными и восточными хлебородными губерниями, с другой стороны—с главнейшими нашими портами, главным образом обслуживала Петербург и внешнюю торговлю, и из всего количества 23.749 груженых судов, прошедших в 1825 г. по нашей водной системе 11.902 судна или около 50% совершило оборот через Петербург, а из пе-

*) Ср. „Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за 100 лет". Приложения.

**) Пельчинский. „О состоянии промышленных сил России", 1833 г. стр. 107.

***) Горлов. „Обозрение экономической статистики России", стр. 227.

ревезенных по речной системе товаров на 194.248 тыс. р. ассигнациями—65%, т. е. 121,2 тыс. р., приходилось на долю Петербурга. Таким образом на долю всей остальной России, считая и Москву, приходилось только 35% по ценности всех товаров, прошедших по водным путям. Ясно из этого, что значение водных путей для народного хозяйства в его целом было незначительно. „Для сообщения внутренних частей государства, хотя и пользуются у нас реками в полую воду, но очень мало", писал в сороковых годах проф. Горлов; „продолжительная зима естественно заставляет торгующее сословие обращаться к сухопутным доставкам. Зимние обозы, доставка клади извощиками, чумаками, движение управляемых частными лицами транспортов имеет весьма важное значение в системе русских сообщений"*).

Таким образом зимой—санный путь, летом—сообщение по рекам, и то главным образом как путь для подвоза к внешним портам, а во внутренней торговле проселочные дороги, которые „во многие месяцы весною и осенью делаются почти непроходимыми, и пересекаются сообщения с самыми даже близкими местами"—вот система путей сообщения в России 30-40-х годов прошлого века. Эта система имела свои крупные недостатки. Не говоря уже о том, что шоссированных дорог в самой России было только около 600 верст—шоссе Петербург-Москва —состояние проселочных и иных дорог было настолько ужасно, что при частых поездках императора Александра I высылались целые деревни для приведения в порядок дорог, по которым проедет император, но и то перед одним из проездов императора Николая I министру финансов было оффициально сообщено, что „если незамедлительно не будут ассигнованы необходимые средства, то дорога Москва-С.-Петербург придет в совершенно негодное состояние".

В записке „О состоянии государства в 1841 г.", поданной лично государю, Н. Кутузов писал: „пути сообщения, особенно водные, год от году приходят в худшее

*) ibid, стр. 229.

положение и при малейшей засухе грозят Петербургу голодом..., ныне при исправлении дорог крестьянами наблюдают одни светила небесные, или люди ничего не понимающие в сем предмете, отчего всякий год их чинят, но они остаются в прежнем положении, особенно мосты.., всякий год разрушаются весеннею водою и даже летом переправа через них трудна и опасна" *).

Состояние обыкновенных дорог было таково, что нередко извощики прямо бросали обозы товаров на произвол судьбы и уезжали домой со своими лошадьми, и купцам приходилось разыскивать свои товары, сложенные вдоль пути по городам и деревням, а весной вдоль главных торговых дорог можно было видеть в большом числе завязшие телеги и растерянные товары **). И обыкновенно в распутицу цены поднимались вдвое, например, провоз из Ростовской ярмарки на Харьковскую стоил обыкновенно 50 коп., а в распутицу 1 руб. Поэтому главным образом пользовались санным путем, но ухабы и выбоины представляли чрезвычайные трудности, а общее смягчение климата в Европейской России значительно сократило пользование и этим средством сообщения. По общему же свидетельству современников, санным путем пользовались не из-за его удобств, а преимущественно потому, что зимой крестьяне были свободны от полевых работ и могли поэтому заниматься извозным промыслом.

Плата за провоз была высокая и находилась в зависимости от состояния дорог и времени года. Летом за перевозку пуда груза из Москвы в Петербург брали по шоссе (680 в.) от 2 р. 50 к. до 4 руб. асс. с доставкой в 10 дней, а с доставкой в 18 дней от 1 р. 25 к. до 2 р. асс. Из села Павлова до Харькова (918 в)—3 р.-3 р. 50 к. с пуда, из Одессы в Харьков (660 в.)—2 р. 10 к. из Москвы в Ромны 2 р. 25 к., а зимой из с. Павлова

---

*) „Русская Старина", 1898 г., IX, стр. 517-531.

**) Аксаков „Исследсвание о торговле на украинских ярмарках", стр. 15.

в Харьков—1 р. 75 к. и 2 р. 10 к., из москвы в Ромны —1р. 75 к. *).

При таких условиях медленность, неаккуратность и дороговизна, одним словом, все недостатки зимней и вообще сухопутной доставки обращали на себя постоянно внимание. Не в лучшем положении находились и водные пути сообщения. Для того, чтобы баржа могла дойти от Астрахани до Петербурга в один год, требовались исключительно благоприятные обстоятельства. По свидетельству современника, „в один год нельзя совершить подобного путешествия даже до Рыбинска, а тем менее до Вышняго Волочка". С проведением каналов и пропуском судов по Вышневолоцкой и Мариинской системам требовалось около 3 месяцев, чтобы дойти от Астрахани в Нижний, от Нижняго до Рыбинска около 3 недель, от Рыбинска до Твери 6 недель и от Твери до Петербурга при самых благоприятных условиях более 2 месяцев.

Таким образом отправленный из Астрахани груз мог попадать в Петербург только через 7 месяцев, т. е. в течение одной навигации груз с низовьев Волги не мог попасть в Петербург. Наиболее трудная часть пути была от Рыбинска в Петербург. Поэтому, когда делалось в Рыбинске известным, что на Волге мелководие, то товар выгружали на берег и ожидали следующей навигации, в лучшем случае оставляли хлеб в баржах на зиму, если баржа к заморозкам успевала дойти до какой-либо пристани. Понятно, поэтому, то колебание цен на хлеб, которое мы выше отметили, и можно даже проследить прямое наростание цен по пристаням, в зависимости от условий провоза.

Так в 1837-1840 гг. цены на четверть ржи были на Симбирской пристани 9 р. 65 к. асс., на Казанской—10 р. 44 к., на Рыбинской—11 р. асс. Как видим, цены за протяжение Казань-Рыбинск, поднялись всего на 56 коп., но так как от Рыбинска начиналась наиболее трудная часть пути, связанная с перегрузкой при проходе по

*) Аксаков, ibid., стр. 43, 46, 57, 67, 225, 226-230.

каналам, с промедлением из-за низкой воды и с риском зазимовать, не достигнув в данную навигацию Петербурга, то цены от Рыбинска растут уже сильнее, и на Тверской пристани четверть ржи уже стоит 13 р. 41 к. асс., на Новгородской—15 р., на Шлиссельбургской—16 руб. 20 коп., а на Петербургской (затруднения при входе в Неву и частые бури)—18 руб. Таким образом провоз четверти хлеба из Симбирска в Петербург удваивал цену хлеба. То же самое происходило и с железом.

При такой полной необеспеченности доставки, при риске, что груз может застрять в пути, зазимовать и его придется или выгружать на берег, или рисковать порчей баржи и товара при ледоходе, при невозможности каких-либо обязательств срочной доставки, ибо доставка находилась в зависимости от высоты воды, ранней или поздней зимы и других климатических условий, при затрате на проход приблизительно 4.000 в. от Астрахани до Петербурга периода двух навигаций,—понятно, что торговые сношения носили совершенно не регулярный характер и в самой торговле был значительный элемент риска, вызываемый тем, что за то время, пока груз дойдет с низовьев Волги или с Урала в Петербург, положение рынка могло измениться, цены упасть.

Поэтому не удивительно, имея в виду недостаток у нас капиталов, что в торговых сношениях с иностранными, преимущественно английскими купцами, в руках которых в то время находилась наша внешняя торговля, получая иностранный товар в кредит, свои товары русские купцы продавали за наличные с уплатой вперед.

Единственной положительной чертой наших речных путей сообщения была их сравнительно с сухопутной перевозкой дешевизна. Доставка из Рыбинска в Петербург обходилась, например, от 40 до 50 коп. с пуда, от Орла до Калуги водою—25 коп., от Орла до Москвы—55 к. *). Таким образом пудо-верста по водным сообщениям обходилась приблизительно около 0,05 коп., при сухопутной доставке—0,20 к.—0,45 к. Считая же, что в системе рус-

*) Небольсин, «Записки о внешней торговле России», 1835 г., стр. 42 и 79

ских путей сообщения первой половины 19 века главную роль во внутренней народно-хозяйственной жизни играли сухопутные пути сообщения, мы должны отметить, что при всех неудобствах транспорта он в то же время отличался еще и дороговизной. Все эти условия транспортного хозяйства, в связи с развитием промышленности, сельского хозяйства и торговли, настоятельно требовали улучшения путей сообщения. Эта потребность России в путях сообщения постоянно отмечалась в 30-х и 40-х годах.

Еще Гакстгаузен, один из первых серьезных исследователей русской экономической жизни 18 и 19 века, писал: „Со временем в Понтийских странах образуются огромные хлебные магазины для Европы, когда пути сообщения через степи устроятся таким образом, что запасы будут достигать пристаней Черного и Азовского морей во всякое время года и без большой потери времени и труда". В «Духе журналов" в 1816 году писали „капиталы, капиталы, капиталы — вот те волшебные силы, которые и самую дикую пустыню превращают в рай... Один судоходный канал, соединяющий хлебородную губернию с безхлебной, обогатит первую надежнее, нежели двадцать промышленных мануфактур". Пельчинский в 1833 г. писал, что промышленность в Западной Европе достигла своего развития „открытием, что развитие оной есть последствие прочных внутренних как гидравлических, так и сухих сообщений... Обращая же взор на наше отечество, нельзя не удивляться обширности видов представляемых, когда прочные сообщения сблизят и оживотворят изобильные точки богатейшей земли русской. Нужда вспомоществования искусственных сообщений тем чувствительнее для России, что дороги наши весною и летом непроходимы, а зимние дороги, вследствие сильных перемен в климате, потеряли для Европейской России свое значение, предоставляя их для одной только Сибири. От сего происходит, писал Пельчинский, остановка и задержка в доставке товаров в порты, а транспорные издержки при сих неудобствах производят вредное влияние на сбыт наших произведений".

Необходимость усовершенствованных путей сообщения указывалась уже в то время, как главнейшее средство борьбы с колебаниями цен на хлеб, железо и другие продукты *). Не чуждо сознанию необходимости улучшения транспорта было и правительство. В 1817 году было приступлено к постройке шоссе Петербург-Москва, законченного в 1834 году, а к 1835 г. было построено уже 2.747 вер. шоссе. В 1818 году был начат постройкой Онежский канал, а в 1828 г. был открыт канал Герцога Александра Виртембергского и несколько мелких каналов. Вместе с тем в 1813 г. была выдана привиллегия на 30 лет Берду на постройку пароходов. Им было построено в 1822 году 3 парохода, к 1831 г. было уже 11 пароходов на Неве, 3 на Волге и 3 на Черном море, а всего до 1843 г. было построено Бердом 27 пароходов.

Мы видели, что хозяйственная жизнь России в первые десятилетия 19 века чувствовала большие стеснения в своем развитии от недостатка путей сообщения. Это сознавалось и в литературе того времени, признавалось и правительством, которое в первую четверть 19 века обращало внимание главным образом на водные пути сообщения, а во вторую принимается за устройство шоссе, но состояние государственных финансов было таково, что больших затрат в области дорожного дела правительство не предпринимало.

За двадцатипятилетие 1826-1850 гг. было затрачено на производство работ по водным сообщениям 30,4 милл. руб., а по сухопутным—63,7 милл. руб., т. е. в среднем в год на устройство путей сообщения тратилось по 3,7 милл. руб. **), цифра ничтожная. Но надо иметь в виду, что государственный долг с 383 милл. руб. в 1824

---

*) Горлов, Тенгоборский, Значительные колебания хлебных цен до появления жел. дор. наблюдались и в Зап. Европе. См Чупров, „Железнодорожное хозяйство", т. I, стр. 37.

**) Сборник Имп. Русс. Истор. Общ., т. 98, стр. 588-590. „Всеподданнейший отчет Главноуправляющего Путями Сообщения и Публичными Зданиями за 1825-1850 гг."

году возрос до 632 милл. руб. в 1843 году, а бюджеты 1827, 1829, 1831, 1832, 1835 гг. были дефицитные, кроме того в 1826-1829 гг. велись войны с Персией и Турцией, в 1831 г. было Польское восстание, а 1833, 1839-41, 1844-45 и 1848 г. были неурожайными годами.

И хотя денежная реформа 1839-1843 гг., проведенная графом Канкриным, приняв металлическую валюту за основание денежного обращения и признав ассигнации при твердом курсе 1 руб. металлический=$3^1/_2$ руб. асс., только вспомогательным денежным знаком упрочила в течение 40 годов наши финансы, устранив „простонародные лажи" и дав прочную денежную основу для торговли, но, во всяком случае, государственное хозяйство тридцатых и сороковых годов не позволяло производить крупных затрат в области дорожного дела, и Россия попрежнему оставалась бездорожной, остановившись перед непосильной задачей быстрого развития шоссейных дорог и улучшения водных путей, без чего невозможно было развитие промышленности и торговли, а это развитие всячески поощрялось правительством в фискальных целях и для создания активного торгового баланса.

Но на помощь пришло промышленное развитие Англии, создавшей, как мы видели, параллельно сети шоссе и каналов, еще и систему железных дорог. Строитель первой австрийской железной дороги—Герстнер занес эту идею железнодорожного строительства к нам, и Россия оказалась перед дилеммой,—продолжать ли начатое дело развития искусственных дорог и каналов или же обратиться прямо к наиболее совершенным формам транспорта, железным дорогам. Сразу же работать во всех направлениях было, как мы видели, не под силу государственным финансам, и Россия, пройдя мимо шоссе и каналов, обратилась прямо к железным дорогам *).

*) Витчевский—„Торговая, таможенная и промышленная политика России с Петра В.", стр. 60,—указывает, что благодаря такому ходу дела, Россия оказалась без под'ездных дорог—шоссе. Но, как мы старались показать, постройка и шоссе и железных дорог была не под силу государственному и народному хозяйству России начала 19 в., поэтому приходится признать, что тогда все-же лучше было строить магистральные пути, чем под'ездные.

III

Задачи железнодорожного строительства в России.

С 1810 г. у нас, по примеру западно-европейских государств, была в Колыванском горном округе одна железная дорога, протяжением 1 верста 366 сажен, но это было еще до изобретения Стефенсона и дорога была с чугунными рельсами и конной тягой—лошадь доставляла с Змеиногородского рудника 3 телеги, по 500 пудов в каждой, на ближайший завод.

Но у нас об этой дороге знали меньше, чем о чугунно-конной дороге в графстве Суррей в Англии, подробное описание которой появилось в 1805 году; это описание интересно тем, что впервые обратило у нас внимание на чугунные дороги, указав на возможность существования таких дорог на ряду с каналами *). В 1816 году, в Мюнхене, перед императором Александром I, механик Бадер демонстрировал свою модель чугунной дороги, по которой маленькая собачка на шелковом шнурке легко везла тяжесть в 350 фунтов **).

В 1825 году распространенный журнал „Сын Отечества“, описывая успехи чугунных дорог в Англии и в Австрии, высказал надежду, что „может быть, мы доживем до того времени, что в самых просвещенных государствах Европы введены будут чугунные дороги и одержат верх над каналами“ ***), но впервые вопрос о чугунных дорогах в применении к России был поднят в 1830 году, когда в газете „Северный Муравей“ появилась

*) Л. Ваксель. „Описание чугунной дороги, учрежденной в графстве Суррей в Англии“, 1805 г., стр. 7.

**) „Сын Отечества“, 1825 г., т. 101, стр. 311.

***) ibid., стр. 310.

статья профессора Петербургского университета Щеглова „О железных дорогах и преимуществах их над обыкновенными дорогами и каналами".

Указывая в этой статье на отсутствие в России усовершенствованных сухопутных путей сообщения и дороговизну перевозки вследствие громадности разстояний, а также на неудобство наших водных путей, автор находит, что все эти неудобства может устранить только устройство „металических" дорог, по которым хорошая лошадь со скоростью в $2^1/_2$-3 раза большей сможет провести в 20 раз большую тяжесть, чем по санному пути; железные дороги будут иметь преимущество по сравнению и с водной доставкой, ибо по железной дороге груз будет перевезен в 30 раз скорее. Автор считает, что по железной дороге от Твери до Петербурга 6 хороших лошадей перевезут груз с одной баржи в 10-12 дней, а по водным путям груз достигает Петербургского порта почти через год **). Таким образом вопрос о конно-железных дорогах, имея за собой на практике всего одну небольшую горнозаводскую ветку, в этой статье был поставлен во всей широте.

Практически впервые в большом маштабе вопрос о конно-железных дорогах был возбужден в 1834 году, когда статский советник Бестужев представил главноуправляющему путями сообщения записку об устройстве конно-железной дороги между Волгой и Доном. Дорога эта, по мысли Бестужева, должна была быть построена правительством при поддержке дворянства, купечества и заводчиков и трудом казенных и удельных крестьян. Автор же записки на это дело отдавал свое жалованье 5.000 р. ассигнациями. Записка оставлена была без последствий**.)

Но честь возбуждения вопроса о железных дорогах с применением пара принадлежит австрийскому инжене-

---

*) „Северный Муравей", 1830 г., стр. 4-5, 14-15.

**) „Журнал Министерства Путей Сообщения, 1863 г., I. Боричевский: „Предложения частных лиц об устройстве железных дорог, поступившие в Главное Управление Путей Сообщения и Публичных Зданий до 1860 г.".

ру, профессору геометрии и землемерного искуства в Венском политехническом институте, чеху Францу Антону Герстнеру, строителю первой австрийской железной дороги между Будвейсом, Линцем и Маутгаузеном (1824—1833 г.г.). Приглашенный в 1834 году начальником штаба корпуса горных инженеров, будущим министром путей сообщения Чевкиным для осмотра уральских заводов, Герстнер, об'ехав значительную часть России и познакомившись с ее географическим и экономическим положением, 6 января 1835 года подал государю записку, в которой доказывал, что Россия может использовать свои обильные природные богатства только при помощи широко развитой железнодорожной сети.

Наиболее нужными для России железными дорогами Герстнер считал дороги между Петербургом, Москвою, Нижним, Казанью, причем от линии Москва-Казань впоследствии должна пойти линия до Одессы или Таганрога. Эта сеть железных дорог должна, по мнению Герстнера, дать выход производственным силам России, развить торговлю с Азией и устранить конкуренцию Англии.

Для выполнения этого грандиозного плана, осуществленного только спустя несколько десятков лет, Герстнер испрашивал: 1) двадцатипятилетнюю привиллегию для себя и своих наследников на исключительное право постройки железных дорог в России; 2) для дорог казенные земли должны были отчуждаться безплатно, а частные должны были быть отчуждены по обычной в данной местности цене с надбавкою 20%; 3) плата за провоз частных грузов должна устанавливаться Герстнером, казенные же грузы провозятся за половинную против этого тарифа плату, а почта за половину провозной цены, существующей при гужевых перевозках; Герстнеру предоставляется право строить в растоянии 1 версты от полотна гостинницы, а в разстоянии 3 верст от дорог на всем их протяжении Герстнеру предоставляется право устраивать мельницы и фабрики, с тем, что казенные земли отводятся безплатно, и на 10 лет эти предприятия

освобождаются от налогов и пошлин; 5) дорога должна остаться собственностью владельца привиллегии на вечные времена, а через 55 лет прекращается только исключительная привиллегия постройки железных дорог.

Для каждой линии Герстнер считал обязательным иметь такое количество экипажей, чтобы через сутки после требования можно было перевести 5.000 пехоты, 500 чел. кавалерии с обозом и артиллерийскими лошадьми, считая по 200 верст в сутки. Герстнер оговаривал, что вначале им будет сделан опыт постройки железных дорог на небольшом участке, и когда фактически выяснится возможность постройки железных дорог в России, он приступит к постройке дороги между Петербургом и Москвой.

Записка Герстнера была рассмотрена в главном управлении путей сообщения в комиссии под председательством директора института путей сообщения Потье, с участием инженеров Готмана, Зеге-фон-Лауренберга и Мельникова. Докладывая государю об учреждении этой комиссии, главноуправляющий путями сообщения, граф Толь, добавил, что вопрос о выгодности железных дорог в России обсуждался в управлении уже несколько лет ранее и было признано, что в виду огромных водных путей и вследствие климата страны железные дороги не представляются для России выгодными. 29 января 1835 года комиссия представила рапорт, в котором, признавая предложение Герстнера неприемлемым, указывала, однако, что рельеф страны и климат вообще не препятствуют устройству в России железных дорог с применением для пассажирского движения паровой тяги, а для перевозки грузов—конной (последнее об'яснялось удешевлением постройки и содержания и желаниям избежать вредного действия тяжести машин на рельсы). Этот рапорт комиссии граф Толь предполагал внести на рассмотрение существующего „Комитета для устройства губернских шоссе", но государь приказал графу Толю лично переговорить с Герстнером и представить по этому вопросу доклад.

Вторично проект Герстнера и вопрос о пользе введения железных дорог разсматривался в Особом комитете об устройстве железных дорог, который 17 февраля 1835 г. был специально для этого учрежден. Комитет состоял из председателя государственного совета Новосильцева, главноуправляющего путями сообщения гр. Толя, военного министра гр. Чернышева, министра финансов гр. Канкрина, шефа корпуса жандармов гр. Бенкендорфа, министра внутренних дел Блудова, кн. Волконского и Сперанского.

Заседание комитета было открыто 28 февраля речью государя, который указал на все выгоды, которые железные дороги принесли бы России, в особенности в случаях „внезапных, когда понадобится передвижение войск", и предложил на обсуждение комитета два вопроса: о пользе железных дорог и об удобстве принятия условий Герстнера. При обсуждении первый вопрос был разбит на два: о пользе железных дорог вообще и о пользе железных дорог в зависимости от средств исполнения и последующих результатов работы железных дорог.

О пользе железных дорог вообще пришли к единогласному мнению, причем на соображение гр. Канкрина, что железные дороги вызовут убытки и расстройство обширного крестьянского промысла—извоза, а, может быть, и водяного промысла, возражали, что железные дороги могут строиться в течение продолжительного времени, в течение которого народный труд найдет себе другое, чем извоз, применение, тем более, что скорость и дешевизна сообщения откроют новые источники занятий. Техническое выполнение железных дорог было признано возможным на основании заключения комиссии Потье, о чем доложил гр. Толь, но вопрос о финансовой стороне дела возбудил большие прения. Гр. Канкрин, а с ним и кн. Волконский говорили, что на постройку железных дорог будет употреблен иностранный капитал, который России не даст никаких выгод, а будет, приносить прибыль только иностранным капиталистам. На это возражал, главным образом, Сперанский, что и теперь в Рос-

сии имеется много иностранных капиталов, во внешней торговле, и ими „питается и усиливается наша внутренняя промышленность", вместе с тем капиталы, затраченные на русские материалы и рабочую силу для постройки железных дорог, также останутся у нас, а облегчение сообщений принесет прибыл торговле.

Кроме того в комитете многие говорили, что по дешевизне перевозки и вследствие малого передвижения грузов, едва ли сбор по дороге покроет издержки содержания и едва ли сверх того дороги дадут прибыль акционерам. Когда же на это заметили, что это уж дело акционеров, то государь сказал, что в предприятии таком огромном, об'емлющем целую Россию и столь тесно сопряженном с общими выгодами государства, правители не должны допускать такого предприятия, не убедившись, что оно не будет раззорительно для акционеров, ибо иначе тяжесть содержания такого огромного предприятия легла бы на казну *).

В результате обсуждения вопроса о выдаче Герстнеру привиллегии, комитетом было решено образовать Особый комитет в состав гр. Толя, гр. Бенкендорфа и Сперанского для подробного рассмотрения вопроса и личных сношений с Герстнером. Вместе с тем решено было послать в Австрию надежного офицера корпуса путей сообщения **) для ознакомления на месте с условиями постройки дороги Будвейс-Линц, а на министра финансов было возложено представление в Особый комитет соображений о выгодности дорог в отношении промышленности и торговли.

Министр финансов гр. Канкрин, в своих представлениях Особому комитету, находил, что железные дороги приносят не безусловную пользу и имеют только относительные достоинства, самая же мысль покрыть Россию сетью железных дорог превышает всякую действительную

---

*) О заседании комитета сохранились интересные воспоминания делопроизводителя этого комитета бар. Корфа, «Сборник Импер. Русск. Историч. Общ.", т. 98, стр. 124-128

**) Послан был подполковник Крафт.

возможность, а план железнодорожной линии от Петербурга до Казани, преждевременен на несколько веков. Применение паровой тяги, по мнению гр. Канкрина, повлечет за собою истребление лесов, а беспошлинный ввоз рельсов и чугуна может гибельно отразиться на горнозаводской промышленности и вызовет отлив капиталов за границу; самое же существование железных дорог подорвет извозный промысел, составляющий немаловажную поддержку для крестьян, а это может повлечь за собой сокращение поступления государственных доходов и упадок частных доходов, а когда народ отвыкнет от извозного промысла, то в случае порчи железных дорог и затруднений в движении может возникнуть затруднение и даже недостаток продовольствия в столице *). Все это заставило гр. Канкрина высказаться против предложения Герстнера.

После личных переговоров с Герстнером и затребования от него точных расчетов о стоимости сооружения, главным образом, дороги Москва-Петербург, и соображений о финансовой стороне дела, комитет 19 марта 1835 года представил государю записку, в которой, находя представленные Герстнером данные недостаточными, считал нужным затребовать от него дополнительные данные. На записке этой государем была положена резолюция: „должно все эти замечания сообщить Герстнеру, чтобы представил на оные свои возражения или признал, что ошибся в своих расчетах". Герстнер, видя, что его обширный проект сети железных дорог и даже проект дороги Петербург-Москва встречает сильное противодействие со стороны наиболее заинтересованных в этом вопросе ведомств—в лице главноуправляющего путями сообщения гр. Толя и министра финансов гр. Канкрина, вернулся к своему первоначальному предложению, выраженному в его первой записке 6 января 1835 г., о постройке, в виде опыта, дороги небольшого протяжения и 9 марта представил в комитет ходатайство о разреше-

*] „Исторический очерк развития ж. д. в России", т. I, стр. 26.

нии ему учредить общество с капиталом в 3 миллиона рублей ассигнациями для сооружения железной дороги от Петербурга до Царского Села, Павловска и Колпина.

При этом Герстнер указывал, что это общество, помимо постройки указанных дорог, обязано будет разработать проект дороги от Петербурга до Москвы, с тем, чтобы разрешение на ее постройку было дано, когда польза ее „для государства, публики и акционеров будет доказана". Герстнер брал на себя только заведывание технической частью, вся же административная и финансовая сторона дела должна была лежать на других лицах, выбранных акционерами. Но вместе с тем Герстнер принимал лично на себя в течение года по окончании постройки ответственность за прочность сооружений, за имущество общества, утраченное во время постройки, и за ошибки инженеров при постройке.

При рассмотрении этого нового предложения, комитет остался при своей прежней точке зрения, что Герстнер не дает положительных данных ни о стоимости постройки, ни о предполагаемом пассажирском и товарном движении. По заключению комитета, в виду зарождавшегося стремления публики к образованию торговых компаний, поддерживаемого правительством в целях поощрения отечественной промышленности, следовало поддерживать предприятия обдуманные и солидные, иначе может быть поколеблено доверие публики, восстановить которое будет крайне затруднительно.

Тогда Герстнер, 20 апреля, подал государю записку „О выгодах введения железных дорог в России", на которой государь 8/19 июня положил резолюцию: „Читал с большим вниманием и убежден, как и прежде был, в пользе сего дела, но не убежден в том, чтобы Герстнер нашел довольно капиталов, чтобы начать столь огромное предприятие. На сей предмет желаю от него об'яснений письменных, потом, если нужно, призову к себе. Дорогу в Царское Село дозволяю, буде представит мне план" *).

*) „Исторический очерк развития ж. д. в России по архивам Мин. П. С.", 1898 г., т. I, стр. 29.

Эта высочайшая резолюция оказалась решающей в длительных и затяжных переговорах Особого комитета с Герстнером. С этого времени, когда государь определенно и ясно выразил свою точку зрения о пользе железных дорог для России, комитет уже не отклонял предложений Герстнера якобы по недостатку точных данных. Не изменили этого положения и неблагоприятные для Герстнера результаты поездки в Австрию подполковника Крафта, который выяснил, что первоначального капитала в 1 миллион гульденов для постройки Будвейской дороги не хватило и капитал был увеличен на 900 тысяч гульденов и что в течение первых 6 лет дорога давала дефицит и только на седьмой год 2% дивиденда.

Во исполнение высочайшей резолюции комитет представил государю 2 июля записку о финансовой стороне проекта устройства железных дорог в России, в которой Особый комитет находил нужным уведомить Герстнера, что правительство и ранее его проекта было убеждено в пользе введения железных дорог в России, и компании, которая для этого составится, будет оказано правительством содействие, согласно с законами империи и общегосударственными интересами. Что же касается проекта дороги между Петербургом и Царским Селом, то если ее будет строить та же компания, которая возьмется за постройку дороги между столицами, то нет надобности в выдаче на это особой привиллегии. Если же образуется специально компания для постройки дороги до Царского Села, что, по мнению комитета, „представляется мало выгодным“, то правительство может согласиться на учреждение такой кампании не иначе, как по представлении ходатайства об этом надежных учредителей.

Соображения эти были 6 июля 1835 года сообщены Герстнеру, который, не оставляя мысли о дороге между столицами, просил разрешить ему напечатать особые об'явления об образовании акционерной кампании с капиталом в 100 миллионов рублей ассигнациями для постройки этой дороги. Вместе с тем Герстнер ходатайствовал о разрешении произвести изыскания между Петер-

бургом и Москвой и построить завод для изготовления рельсов, а пока для Царскосельской железной дороги Герстнер просил о беспошлинном ввозе из Англии железа и чугуна. В ответ на это ходатайство Герстнеру было об'явлено, что вопрос об изысканиях и о железоделательном заводе оставлен без рассмотрения, так как после постройки Царскосельской дороги самый опыт укажет вероятность успеха подобных предприятий в России. Беспошлинный же ввоз железа и чугуна, вопреки желанию министра финансов гр. Канкрина, был, в виде исключения, разрешен.

Вместе с тем 17 декабря 1835 г. Герстнеру было разрешено сделать публикацию об образовании кампании для постройки Царскосельской железной дороги, с указанием предоставленных образуемой компании привиллегий. В письме председателя Особого комитета гр. Новосильцева Герстнеру от 21 декабря 1835 г. указывалось, что Герстнеру дано „исключительное дозволение на сосоставление кампаний акционеров для постройки железной дороги из С.-Петербурга в Царское-Село и Павловск", причем всякий вступающий в кампанию должен внести $^1/_5$ подписанной суммы в один из торговых домов по указанию Герстнера, и компания будет считаться состоявшейся, если $^1/_5$ основного капитала будет внесена наличными.

Вместе с тем „Его Императорское Величество, желая по возможности способствовать компании в исполнение предприятия, Высочайше соизволил даровать оной следующие преимущества"; 1) исключительное, в течении 10 лет, право на постройку дороги между Петербургом и Царским Селом, а по истечении 10 лет „железная дорога пребудет собственностью компании"; 2) при построении компании будут предоставлены преимущества казенных построек, а казенные и удельные земли отойдут под дорогу бесплатно, причем крестьяне с казенных и удельных земель переводятся на новые места, с вознаграждением убытков за счет казны; если же потребуется снос принадлежащих казенным крестьянам построек, то

компания обязуется им выстроить новые на новом месте. Частные же земли отходят под дорогу по взаимному соглашению, если же соглашение не будет достигнуто, то по закону об экспроприяциях компании предоставляется в обе стороны полоса земли по 100 сажен. Эти правила об отчуждении земель распространяются на компанию только на время постройки; 3) железо, нужное для дороги, должно быть закуплено в России, если оно не будет поставлено русскими заводчиками не дороже как на 15%, чем английское железо; если же при таких условиях русского железа нельзя будет получить, то разрешается безпошлинный ввоз из Англии в размерах действительной потребности, и каждый раз с разрешения министра финансов; 4) во время продолжения привиллегии железная дорога не платит ни каких налогов и сборов; 5) поелику железные дороги отнюдь не должны препятствовать проезду по прежним шоссе и всяк волен по произволу и впредь ездить по оным, то учредителям компаний предоставляется определить по собственному усмотрению условия проезда и провоза товаров по железным дорогам". Таковы были широкие привиллегии, предоставленныя компании).

Предоставляя на десять лет монополию в постройке железнодорожных линий между Петербургом и Царским, а самую дорогу оставляя на вечные времена в собственности компании, с предоставлением бесплатно казенных и удельных земель, освобождая от налогов и сборов, предоставляя полную свободу в установлении тарифов,—эта привиллегия ставила компании всего два условия: во-первых, постройка дороги должна быть закончена в течение двух лет, и во-вторых, железо должно быть заказано в Росси, при условии, если оно обойдется при этом не дороже 15% по сравнению с английским. Но так как на об'явление 14 марта 1836 г. о поставке в первую очередь 110.000 пудов шин (рельсов), 40.000 чугунных подушек и 100 каретных ходов никто не откликнулся, то за компанией осталось право беспошлинного ввоза железа.

Такие необычайно широкие привиллегии об'ясняются в письме гр. Новосильцева желанием „по возможности способствовать компании в исполнении предприятия", но это может быть об'яснено и простым незнакомством правительства с ж.-д. делом. Как мы увидим дальше, впервые оно знакомится с постановкой ж.-д. дела за границей только в 1838—39 годах и в дальнейшей своей жел.-дор. практике таких привиллегий уже никогда железным дорогам не предоставляло.

31 января 1836 г. Герстнер представил в Особый комитет записку „О выгодах построения жел. дор. от СПБ до Царского Села и Павловска". В этой записке Герстнер указывал, что жел. дороги не выдумка одного какого-либо лица, но следствие необходимости, которую он считает лишним доказывать. Посетив в 1822, 1827, 1829 г.г. Англию, изучая новейшие успехи механики и строительного исскуства, перебывав за последние 20 лет во всех европейских государств, а в России исходя много сотен верст пешком и произведя нивеллировку 802 верст между Петербургом и Москвой, Герстнер на основании своих знаний и опыта, находил, что жел. дор. от Петербурга до Москвы, а оттуда до Нижнего-Новгорода и Одессы или Таганрога необходимы для благосостояния России. Из жел. дор. Россия может извлечь те же выгоды, что и С.-А. Соединенные штаты, где жители поняли, что величайшие враги штатов—это расстояние и время, и что их можно преодолеть только с помощью жел. дор. В России только жел. дор. „могут образовать не железную, но золотую цепь, которая соединит между собою все части империи, по справедливости называемой неизмеримой".

Считая, что не далеко уже то время, когда со всеми удобствами и чрезвычайно дешево можно будет доехать от Петербурга до Н.-Новгорода или Одессы в 3 дня и получать оттуда товары через 10-11 дней, и желая убедить в пользе и возможности построения жел. дор. в России, „дабы разрешить все сомнения на счет влияния климата и чтобы узнать в подробности все расходы на дорогу как летом, так и зимой в особенности", Герстнер

предлагал построить дорогу от Петербурга до Царского Села, „дабы русская публика могла почитать пользование сею дорогою надежными основаниями для других подобных предприятий в России".

Изложив подробно состояние ж.-д. дела в Англии, Франции, Бельгии, Австрии и С.-Штатах и рассмотрев детально расходы на постройку и первоначальные результаты эксплоатации дорог в указанных государствах, Герстнер предлагал построить дорогу между Петербургом и Царским Селом и Павловском протяжением 25 верст 250 саженей. По этой дороге должны быть установлены и паровая, и конная тяга. Если соберется 40 пассажиров, будет отправляться паровоз, если соберется меньшее количество—они поедут лошадьми, которые будут иметь 11 остановок для сбора публики. Паровозы все будут отправляться только из конечных пунктов и будут проходить расстояние между Петербургом и Царским Селом в 35 минут, а между Петербургом и Павловском в 40 минут и перевозить за один раз 150-200 пассажиров. Кроме того, разрешалось ставить свои экипажи—на особых условиях. Вообще, дорога, по мысли Герстнера, предназначается преимущественно для пассажирского движения, и если оно разовьется, то можно будет уложить „второй ряд колей". Для привлечения публики в Павловске должна быть устроена гостинница с различными увеселениями.

Для провоза пассажиров плата назначена средняя из тарифов Ливерпуль-Манчестерской, Лионской и Брюссель-Мехельнской дорог, а именно: за проезд в карете в Царское Село и Павловск 2 р. 50 к.—3 руб., в дилижансе—1 р. 80 к.—2 р. 10 к., в простом открытом экипаже—80 к.—1 р. Тарифы за грузы были предположены в половинном размере от ставок Ливерпуль-Манчестерской железной дороги, а именно: за пуд товаров, мебели, хлеба, соли—6-7 коп., за провоз лошадей—2 р. 50 к.—3 р. с одной, за коров, свиней и проч. с повозки по 5 р.—6 р., за овец, телят—10-12 коп. со штуки, за дорожные экипажи 9-11 коп. с пуда и, кроме того, 80 к.—1 руб. со штуки.

Таким образом, уже первый железнодорожный тариф в России предусматривал три ставки по классам пассажирских перевозок и разделял ставки за провоз грузов на попудные, повагонные и поштучные. Но сообразно пассажирскому характеру дороги грузовой тариф был очень слабо разработан. Герстнер предполагал, исходя из 460 тысяч населения Петербурга и Царского Села и имея в виду, что в 1834 году было перевезено из Петербурга в Царское 100 т. четвертей овса, круп, муки и 35 т. пуд. соли, и что таким образом пассажирские перевозки дадут дороге, при средней плате по 1 р. 48 к. и 300.000 пассажирах в год—890.143 руб. асс., провоз товаров—79.857 р. асс. и за откуп гостиницы поступит 30 т. р., а всего Герстнер ожидал дохода в 1 милл. руб. Расход же на постройку исчислялся в 3 милл. руб. и запасного капитала 500 т. р.

Чистую прибыль Герстнер исчислял в трех предположениях: по примеру Лив.-Манч. дороги чистая прибыль должна составить 53% валового дохода от пассажирской перевозки и 35% от грузовых перевозок, что даст чистого дохода 521.446 р. или $17^{10}/_{30}$% на акционерный капитал; по примеру Лионской жел. дороги чистая прибыль должна составить 41% от пассажирского дохода и 21% дохода от товарных перевозок, а всего 406.084 р. или $13^{1}/_{8}$%. Такая высокая прибыль может быть исчислена, по мнению Герстнера, имея в виду существующее между Петербургом и Царским Селом движение—89.093 человека в один конец, стоянку в Царском 5 полков, и имея в виду, что по состоянию климата „ни в одной европейской столице жители не имеют такой нужды в проведении лета за городом, а благодаря жел. дор. Царское Село и Павловск станут предместьем Петербурга". И если раньше проезд в Царское занимал 2 часа времени и стоил в дилижансе 7 руб. в оба конца, то теперь из Царского Села „можно будет с'ездить на Сенную, закупить там два пуда всякой провизии и вернуться обратно в течении $2^{1}/_{2}$ час., заплатив в оба конца 1 р. 72 к. в простом дилижансе", а из Петербурга—„с быстротой стрелы, неви-

димой магической силой паров, жители столицы будут переноситься в Тиволи, которое есть во всех столицах и недостает Петербургу". Если же рассматривать предприятие Царскосельской жел. дор., как „торговую спекуляцию", то для получения обычных в России 5% на капитал, достаточно чистого дохода 18 т. р. с гостиницы, 19 т. р. с товаров и 113 т. р. с пассажиров.

Так как „сим предприятием, писал Герстнер, я хочу приобрести доверенность в России, следовательно, верно употреблю все средства, чтобы построить хорошую дорогу.", и тогда будет выполнено то „чего-только недостает ко всему тому, что основанная Петром Великим столица заключает в себе великолепного и величественного". Свою записку Герстнер заканчивает уверением, что „когда постройкой Царскосельской ж. д. польза ж. д. в России будет доказана на деле и все основанные на тригонометрическом измерении сметы и нивеллировки будут предложены с верным балансом, кто усумнится в складке частными лицами капитала в 100 милл. руб. для жел. дор. между СПБ. и Москвой? Это, конечно, сбудется и в России устроится первая и величайшая железная дорога, соответственная обширности Империи".

Эта записка Герстнера была доложена государю 7 февраля, вместе с поданным 3 февраля прошением о выдаче привиллегии на постройку Царскосельской ж. д. Прошение это было подписано церемониймейстером графом А. Бобринским *), коммерции советником, купцом 1-й гильдии Венедиктом Крамером, консулом вольного города Франкфурта, купцом 1-й гильдии Иваном Плиттом и Герстнером, причем в прошении указывалось, что 1/5 основного капитала внесена указанными 4 лицами, а все акции разобраны ими же.

Особый комитет считал, что привиллегия на постройку в виду последовавшего уже ранее в декабре 1835 г.

*) По свидетельству современника и известного деятеля, кн. Мальцева. Герстнер старался, чтобы во главе общества стал принц Ольденбургский, при котором Мальцев состоял тогда ад'ютантом, но по совету Мальцева Герстнер предложил вступить в общество гр. Бобринскому, который долгое время после этого был председателем правления. См. „Воспоминания Мальцева". Записки Московского Отд. И. Р. Технического Общ. 1886 г. № 4, стр. 41.

утверждения государя, может быть выдана без предварительного рассмотрения вопроса в госуд. совете, как этого требовал установленный порядок законодательства. 11 февраля государь утвердил постановление комитета, с отметкой о необходимости изменить направление дороги согласно его карандашной отметке, ибо дорога, по представленному проекту, проходила через полигон. 12 февраля это было об'явлено учредителям дороги, и того же 12 февраля Особый комитет, выполнив свою задачу по рассмотрению предложений Герстнера, передал все дело главноуправляющему путями сообщений и публичными зданиями. Однако, учредители общества Царскосельской ж. д., находя проведение дороги согласно указанию государя, параллельно Московскому шоссе, не безопасным, расходы же по сносу построек, при новом направлении, значительными, а удаление места вокзала от центра неудобным, просили оставить прежнее направление, принимая на свой счет перенос артиллерийской лаборатории с Волкова поля в новое место, и обязуясь выстроить новую заставу и осушить на новом полигоне болото.

Вместе с тем учредители сообщили, что великий князь Михаил Павлович разрешил провести дорогу через Волково поле и довести ее до Павловского парка. Сам же в. кн. Михаил Павлович сообщил главноуправляющему, что, признавая пользу, которая может произойти от предполагаемой дороги, и желая по возможности содействовать успеху этого дела, великий князь согласен разрешить при проложении дороги до Павловска устроить в Павловском саду некоторые строения для удовольствий публики, с тем, чтобы планы их были представлены великому князю на утверждение, а земля под постройками не считалась собственностью компании *).

*) В. к. Михаил Павлович вообще оказывал обществу Царскосельской дороги покровительство. Так, в рескрипте директору Павловского городского правления было сказано: „вообще я поручаю вам иметь к заведениям общества всякое снисхождение и особенно стараться, чтобы Правление Общества видело одну только заботливость об обоюдных выгодах, а покровительство, оказываемое оному, удостоверило бы его, что все распоряжения Павловского городского Правления имеют единственную цель поддерживать общество". Журнал общего собрания акционеров 10 мая 1838 г., стр. 7.

21 февраля государь согласился на сохранение первоначального направления дороги, с вокзалом у Фонтанки, но с тем, чтобы поле, куда будет перенесена лаборатория, было осушено за счет компании; при устройстве второго Обводного канала компания должна устроить второй мост, а на паровых машинах, для безопасности движения, должны быть сигнальные колокольчики, и, кроме того, в черте города, между заставой и конторой, где осматривают паспорта, запрещается выходить из экипажей.

Таким образом окончательно был решен вопрос о постройке жел. дор. в Царское Село и Павловск. 15 марта гр. Толь представил на утверждение государю проект положения о привиллегии компании и ходатайство учредителей об увеличении трехмиллионного акционерного капитала еще на 500 т. р. асс., в виду вздорожания железа в Англии и обязательства компании построить второй мост через предполагаемый новый Обводный канал. Это положение было одобрено государем 21 марта, и 15 апреля 1836 года последовал высочайший указ сенату с опубликованием „Положения об учреждении общества акционеров для сооружения жел. дор. от С.-Петербурга до Царского Села, с продолжением до Павловска“ *).

Это „Положение“, помимо тех привиллегий, которые были дарованы еще в декабре 1835 г. и сообщены Герстнеру гр. Новосильцевым в письме 21 декабря 1835 г., с разрешением опубликовать эту привиллегию, предоставляло компании некоторые новые льготы: разрешено было построить в Царском Селе вторую линию для удобства посадки и высадки пассажиров, разрешено было выпустить акции для увеличения основного капитала еще на 500 т. р. Кроме того, предоставлен был беспошлинный ввоз паровых машин и вагонов.

15 апреля 1836 года можно считать датой начала железных дорог в России, ибо обнародование утвержденного 21-го марта „Положения“ закончило долгие и за-

*) „Полное Собрание Законов“, т. XI, № 9009.

тяжные переговоры Герстнера с особым комитетом и, являясь первым законодательным актом о жел. дор., закрепило в окончательной форме те привиллегии, которые правительство частью по недооценке истинного значения жел. дор., частью из желания, сообразно воле государя, содействовать успеху этого первого опыта в новом деле, предоставило компании Царскосельской дороги.

Во всяком случае после 15 месяцев упорной и настойчивой борьбы Герстнеру удалось, вопреки несочувствию наиболее заинтересованных ведомств—финансового и путей сообщения—добиться осуществления постройки дороги, которая должна была завоевать ему доверие России и открыть путь к дороге Москва-Петербург. Добившись первого успеха, Герстнер не переставал думать об осуществлении своего большого плана постройки дорог, и 26 июня 1836 г. компания Царскосельской дороги просила разрешения собрать необходимые статистические сведения о числе проезжающих между Петербургом и Петергофом, в виду предполагаемого Герстнером образования акционерной кампании для постройки этой дороги. В это же время Герстнер опубликовал извещение о предполагаемой им постройке дороги Петербург-Петергоф-Ораниенбаум, что вызвало замечание государя на докладе комитета министров 29 августа 1836 г.: „Г. Герстнер опубликовал в газетах об устройстве им жел. дор. через Петергоф в Ораниенбаум, о чем тамошние помещики ничего не знают и вряд ли дадут свое согласие, ежели вздумает проводить дорогу через сады Петергофские“ *).

По этому делу главноуправляющий путями сообщения сообщил по запросам министров вн. дел и финансов, что Герстнеру, при разрешении привиллегий на постройку Царскосельской дороги, было об'явлено, что все другие его предположения оставлены без рассмотрения, впредь до выяснения результатов постройки и эксплоатации Царскосельской жел. дор. Кроме того, Герстнер в июне 1836 г. получил от московского генерал-губернатора кн. Голицина обещание содействовать ему в постройке доро-

*) „Исторический очерк развития ж. д. в России“ I, 1898 г., 42 стр т.

ги между Москвой и Коломной, но когда Герстнер просил выдать шести его инженерам открытые листы для производства с'емок и нивеллировки, то замещавший кн. Голицина гр. Толстой отказал ему в этом „не имея по этому делу достаточных сведений и не будучи убежден в пользе означенной дороги, и считая более полезным устройство судоходного соединения Волги с Москвой-рекой". По приезде кн. Голицин сообщил министру внутренних дел, что „полагая жел. дор. очень полезными в обширном Русском Государстве, ежели опыт укажет, что климат нам не препятствует устройству оных", он считает желательным разрешить Герстнеру предварительные изыскания.

30 октября 1836 г. Герстнеру было разрешено произвести за свой счет с'емку и нивеллировку местности от Москвы до Коломны, по предварительному соглашению с помещиками, с тем, чтобы это разрешение он не считал разрешением на устройство самой дороги. Герстнер, видя, что не смотря на все его старания, противодействие ж.-дор. строительству остается прежним, в 1838 году уехал окончательно из России в Америку *), где занялся разработкой громадной железнодорожной сети. Разработка именно сети, а не отдельных линий жел. дор., в связи с экономическими потребностями страны, представлялись, повидимому, Герстнеру, наилучшим использованием его большого опыта и знаний. В 1840 году Герстнер умер, не приведя и в Америке свои планы к осуществлению.

Мы видели в подробностях ту борьбу европейского знания и чисто американской энергии с консерватизмом эпохи, которую вел Герстнер в защите идеи жел.-дор. строительства в России. Он встретил сильное противодействие этой идее в правительстве и некоторую оппози-

*) В 1836 г, во втором отчете, Герстнер писал: „я предложил себе целью водворить в России ж. д. и буду неутомимо стремиться к ней, пока правительство и публика не откажут мне в своем пособии. Открытая Царскосельская железная дорога будет первым шагом, который, как я надеюсь, вскоре подаст мне случай к новой деятельности в земле, в которой еще многие обширные предприятия могут быть выполнены с пользой и честно", стр. 19 Надежды Герстнера, как мы видели, не оправдались, встретив несочувствие правительственных кругов.

цию в обществе и печати. При оценке этого противодействия не надо забывать условий жизни того времени. Отсутствие просвещения, крепостное хозяйство, общая культурная отсталость, отсутствие какой-либо общественной и частной инициативы, при господстве бюрократических форм, создали особый отпечаток времени; дух того времени хорошо был определен в докладной записке генерал-ад'ютанта Кутузова, поданной государю 2 апреля 1841 г. „При проезде моем, писал Кутузов, по трем губерниям, в самое лучшее время года, при уборке сена и хлеба не было слышно ни одного голоса радости, не было видно ни одного движения, дающего доказательство довольства народного. Печать уныния и скорби отражается на всех лицах, проглядывает во всех чувствах и действиях... отпечаток этих чувств скорби так общ всем классам, следы бедности общественной так явны, неправда и унижение везде и во всем, так наглы и губительны для государства" *).

При таком общественном унынии и застое первая железная дорога не возбудила в обществе того внимания, которое было, напр., проявлено в Англии и Франции, и хотя непосредственное внимание и любопытство при открытии действия Царскосельской дороги в 1838 году были значительны, но в 1835-36 г., в период, когда приходилось защищать самую мысль о пользе и возможности проведения ж. д. в России, общество не оказало Герстнеру достаточной поддержки и ему самому приходилось бороться с противодействием, встреченным им в правительстве. Противодействие, как уже отмечалось, было встречено Герстнером в лице гр. Толя и гр. Канкрина, руководителей тех ведомств, которые боле всех были заинтересованы в этом деле.

Граф Толь, будучи известным боевым генералом, не был специалистом в области путей сообщения и, находясь под влиянием господствовавшего повсюду до первого применения в Англии жел. дор. взгляда о преимуще-

*) „Русская Старина", 1898 г., IX, стр. 517-531.

ствах водной перевозки перед сухопутной, не отказался от этого взгляда и тогда, когда был поднят вопрос о ж. д. в России.

Он находил, что ж. д. наиболее выгодны для стран с развитой мануфактурной деятельностью, „где существует значительный сбыт фабричных изделий; в тех странах для регулирования спроса и предложений необходимо районы производства и сбыта соединить быстрыми постоянными путями сообщения". Россия же страна земледельческая и для сбыта сырья не требует скорости и срочности, а только дешевизну транспорта, а для этого достаточны зимний санный путь и водяные сообщения. По мнению гр. Толя, „в России едва-ли найдется местность, где бы железные дороги могли быть построены с надеждой на успех". Поэтому разумнее тратить капитал на умножение существующих путей, особенно водных, чем строить железные дороги, которые для России являются еще преждевременными и по своей дороговизне не выдержат конкурренций водных путей, по которым будет совершаться вся товарная перевозка.

Таковы взгляды главноуправляющего путями сообщения, подкрепленные им в одном из докладов государю ссылкой на французского публициста М. Шевалье, который указывал, что „перевозка пассажиров по ж. д. есть самое демократическое учреждение, какое только можно было бы придумать для преобразования государства". Но в то время, как М. Шевалье считал это фактом положительным, гр. Толь считал это опасным и в докладе государю указывал, что „развитие водянных сообщений не разовьет в государстве демократических идей и распространит в народе благосостояние несравненно более, нежели какие-либо дороги".

С иной точки зрения приходил к отрицанию пользы ж. д. для России министр финансов гр. Канкрин. Считая целью общества „всеобщее, хотя бы среднее благосостояние как можно большего индивидуумов общества", гр. Канкрин считал необходимым поощрение развития производительных сил страны, но высказывался против

чрезмерного поощрения сбыта, торговли в ущерб производству, а это, по мнению Канкрина имело бы место, если бы капиталы затрачивались на ж. д.

„Всякая затрата огромного капитала на пути сообщения предосудительна, и предосудительна тем более, что искусственное увеличение района доставки продуктов, сколько бы оно ни было выгодно, имеет однако же, для громадных грузов, свои пределы, за чертой которых ценность этих грузов не выдерживает ценности их транспортировки. В этом отношении чрезмерная затрата капитала и бесплодна, и вредна, так как она влияет на уменьшение капитала, затрачиваемого на коренное производство". Канкрин считал, что ж. д. отнимут заработки у крестьян, занимающихся извозным промыслом, что должно сократить поступление государственного дохода, а употребление паровозной тяги приведет, по мнению Канкрина, к истреблению лесов. Вследствие же дешевизны гужевой и водной перевозки, ж. д. не только не в состоянии будут возвратить процентов на затраченный капитал, но не дадут даже средств для содержания дороги.

Вообще, исключительным достоинством жел. дор. Канкрин считал быстроту сообщений, но и эта быстрота имеет отрицательную сторону, ибо „это достоинство ж. д. сделает еще более подвижным и без того не довольно оседлое население настоящего времени". Железные дороги имели, по словам Канкрина, свой смысл только в Англии, где издавна затрачены громадные капиталы на земледелие, в других же государствах постройка ж. д. „отвлекает капиталы от земледелия и покупки домов, и следствием этого должны быть повышены проценты", тогда как при возрастающем народонаселении Европы „надлежало бы предварительно позаботиться о том, чтобы доставить народным классам дешевый хлеб и обращать более внимание на земледелие, нежели на постройку ж. д., которые не соответствуют производительным силам государства". В виду всех этих соображений, Канкрин считал, что „ж. д. составляют часто более предмет рос-

коши и представляют собою в сущности скорее зло, нежели благодеяние" *).

Исходя из всех этих соображений, Канкрин, принимая участие в работах Комитета, всегда высказывался против ж. д. и против всякого финансового содействия государства железнодорожным предприятиям. Специально о Царскосельской жел. дор. Канкрин высказывал свое ироническое удивление по поводу того, что „когда в других государствах дорогами связываются торговые и промышленные пункты, у нас построили такую, да еще для опыта—в трактире" **). Канкрин здесь имел в виду Царскосельскую гостиницу. Относительно же Московско-Петербургской дороги позднее Канкрин писал, что „все разумные люди за границей того мнения, что она не будет приносить никакого дохода, испортит нравственность и убьет непроизводительно капиталы".

Мы остановились более подробно на взглядах этих двух министров на жел.-дор. дело, ибо, исходя из различных точек зрения, оба они своим противодействием сильно тормозили быстрое и успешное разрешение вопроса о ж. д. в России. Под их влиянием Особый комитет отклонял все проекты Герстнера, и как мы увидим дальше, и остальные проекты 30-х годов. Мотивом обыкновенно выставлялось отсутствие в этих проектах точных финансовых расчетов стоимости постройки и предполагаемой доходности. Будучи принципиально против ж. д., комитет не хотел считаться в этом вопросе с невозможностью представлять правильные расчеты, по отсутствию в России в то время какой-либо экономической статистики.

И всегда в своих постановлениях комитет указывал на преждевременность для России ж. д., находя нужным выждать, какой оборот примет это новое дело за границей. „Устройство ж. д. в Европе и Америке, говорится в одном из постановлений комитета, дело еще весьма

---

*) Канкрин, „Очерки политической экономии и финансии, перев. 1894 г., стр. 44; Божерянов „Граф Егор Францевич Канкрин", стр. 232—234, в 5-ой главе—извлечение из дневника Канкрина.

**) „Сборник Имп. Русск. Ист. Общ." т.—98, стр. 128, записки бар. Корфа

новое; кратковременный в том опыт еще не сильный убедить: соразмерны ли употребляемым на них суммам, как польза их, так и прибыли акционеров". А комитет министров, рассмотрев в 1838 году один из ж.-д. проектов, нашел, что к вопросу о ж. д. в России правительство должно приступить с большей, нежели другие государства, осторожностью, в виду громадных расстояний и недостатка капиталов в России, а между тем „и в чужих краях устройство ж. д. не везде признается одинаково полезным; многие начинают так думать, что ж. д. более пригодна для частого и скорого передвижения жителей, но не для торговли". Поэтому, заключал комитет министров, следует выждать разрешения вопроса о пригодности ж. д. за границей, и тогда Россия, воспользовавшись опытом, без особых пожертвований, может принять их у себя.

При такой точке зрения комитета министров и особых комитетов, образуемых во второй половине 30-х годов для рассмотрения возникавших ж.-д. проектов, при громадном влиянии гр. Канкрина, только благодаря личному взгляду на это дело императора Николая Павловича обязана была Россия осуществлением первых своих ж. д. Резолюция Николая Павловича в июне 1835 года на докладе комитета о предложении Герстнера: „читал с большим вниманием и убежден, как прежде был, в пользе всего дела" ясно выразила взгляд государя на дело. Это признание пользы ж. д. было подтверждено государем в 1839 году приказанием гр. Толю рассмотреть все соображения о дороге от Рыбинска до Петербурга, „ибо выгоды СПБ. от дороги кажется были бы неоспоримы"*), а 15 марта 1839 г. на всеподданнейшем отчете гр. Толя, где развивалась мысль о том, что внутренняя торговля России нуждается в дешевизне, а не в скорости перевозки, и что благосостояние России требует более улучшения судоходства, чем постройки ж. д., государь написал: „вопрос этот я не умею решить, но, признаюсь,

*) „Исторический очерк развития ж. д. в России", т. I, стр. 46.

я более склонен признать ж. д. вещью весьма полезною и значительно облегчающею внутреннюю торговлю" *).

Эта точка зрения императора Николая Павловича на желательность жел. дор. в России была усвоена им не сразу. Один из современников рассказывает, что еще в 1835 г. Николай I считал езду по ж. д. опасной, а зимой и вовсе невозможной **). Перемена взгляда имела, повидимому, корни, в общем явлении, свойственном ж.-д. хозяйству.

Железные дороги, являясь могущественным фактором экономического развития государств, самым своим появлением в одном государстве вызывают немедленное подражание во всех других. На родине ж. д.—в Англии, это было сразу понято, и в 1834 году премьер-министр Роберт Пиль говорил на одном из митингов: „Поспешим, милостивые государи, поспешим; необходимо установить паровые сообщения от одного конца государства до другого, если только Великобритания желает удержать в свете свое положение и свое первенство".

Канкрин писал об этом же в своем дневнике: „на вопрос, почему иностранные правительства строят также ж. д., отвечают, что необходимость заставляет сделать уступку этой современной болезни и подражать соседям, чтобы они не могли присвоить себе преимущество в промышленном отношении", На это же указывал и Герстнер в своей записке „О выгодах Царскосельской ж. д.". „Россия, писал он, будет иметь ту выгоду, что ей нечего будет жалеть о больших суммах, издержанных в других государствах на построение ж. д." ***). И когда 3 августа 1837 г. в комитете министров обсуждался вопрос о ссуде компании Царскосельской жел. дор. $1^1/_2$ милл. руб. асс., было высказано соображение, что отклонение этого хозяйства произведет, особенно в чужих краях, невыгодное впечатление и вызовет нарекание, что правительство от-

*) Ibid., стр. 48.

**) См. „Воспоминание С. И. Мальцева" в „Записках Моск. Отд. И. Р. Техн. Общ. 1886 г., т. 4, стр. 39—42.

***) Герстнер „О выгодах и т. д.", стр. 65.

казывается от содействия предприятию, которое является первым опытом в этом деле. Ссуда была разрешена Николаем I в отступление от существовавших правил, предусматривавших выдачу ссуд только предприятиям, не сопряженным с риском.

Без сомнения, не только личное убеждение руководило Николаем I в этом вопросе, как и в общих его взглядах на жел. дор. дело, но и желание не отстать от Европы, что находилось в связи и с общими взглядами императора Николая I на Россию, как на мировую державу, долженствующую быть руководительницей европейского мнения.

IV.

Отношение общества и печати 30-х годов к железнодорожному делу.

Русское общество 30-х годов откликнулось на злободневный в то время вопрос о преимуществах ж. д. и в частности о пользе жел. дор. для России.

Впервые о ж. д., хотя и конных, в русской печати заговорил проф. Щеглов, поместивший в № 1 и 2 „Северного Муравья“ в 1830 г. статью „О жел. дор. и преимуществах их над обыкновенными дорогами и каналами“. В этой статье указывалось, что Россия страдает от отсутствия усовершенствованных путей сообщения и от дороговизны перевозки. Своевременный сбыт земледельческих продуктов затрудняется состоянием наших обыкновенных дорог, доступных, главным образом, в зимнее время, и неудобствами водных путей, зимой замерзающих, а летом мелеющих. Только целая сеть „металлических дорог“ может избавить Россию от этих неудобств и устранить „жалкие для нас и смешные для иностранцев случаи возвышения в Петербурге цен на первые потребности народного продовольствия оттого, что барки останавливаются с половины лета на зимовку, за недостатком воды в расстоянии 200 верст и менее от Петербурга“. По этой

сети, при конной тяге, можно будет перевозить грузы в десять раз большие и со скоростью в три раза большею, чем по санному пути. Скорость же перевозок по жел. дор. по сравнению с каналами еще большая.

Преимущества ж. д. перед прочими путями сообщения, по словам проф. Щеглова, представляются в Англии настолько определенными, что ж. д. пролагаются даже по берегам существующих каналов, а в Америке постройка канала между Филадельфией и Питсбургом была заменена постройкой ж. д.

Эта статья вызвала в 1831 г. ответную лекцию видного деятеля главного управления путей сообщения, корпуса инженеров генерал-маиора Дестрема, выпущенную, затем, отдельной книжкой. В ней Дестрем, замечая, что соображения о предпочтительности ж. д. перед водными путями „по справедливости возбуждают удивление всех сведущих в искусствах людей", очень подробно и обстоятельно доказывает превосходство водных путей сообщения перед ж. д. *).

Признавая, что ж. д. имеет все преимущества перед обыкновенными дорогами и шоссе, „если важность торговых сношений тех мест, где она устраивается, соответствуют потребным на сие издержкам", Дестрем устанавливает для сравнения выгодности конных жел. дор. и водных пудей следующую формулу: выгода способа перевозки пропорциональна грузу, который может перевезти данная сила, умноженному на скорость перевозки и разделенному на цену, потребную для устроения части дороги, принятой за единицу. Подставляя в эту формулу числовые величины, выведенные на основании последних научных данных, Дестрем находит, что отношение между приходящейся на одну лошадь тяжестью при перевозке по каналу и ж. д. и скоростью, соответствующею этим перевозкам, составляет 1:3,56; отношение стоимости 1 версты канала и ж. д. выражается 1 : 1,14, а сравнительную

*) Дестрем: „Об относительных выгодах каналов и дорог с колеями, и приложение выводов к определению удобнейшего для России способа перевозки тяжестей", 1831 г.

выгоду этих двух способов перевозки можно выразить формулой (1 : 3,56) : (1 : 1,14) = 1 : 3,247, т. е. сообщение по каналу Дестрем считает в три раза выгоднее, чем по ж. д.; вводя же в эту формулу крайне дешевую стоимость сооружения трех последних по постройке каналов: принца Виртембергского, Виндавского и Окского, он получает отношение 1 : 8,26.

Считая, таким образом, доказанным преимущество водных путей, Дестрем указывает, что ж. д. имеют только одно преимущество перед водной перевозкой—это скорость (пропорция 6,5 : 3,75); но скорость и непрерывность важны, по мнению Дестрема, только для жел. дор. между двумя многолюдными городами.

Во всех же других отношениях ж. д. во многом уступают водным путям. Во-первых, громадные и ломкие товары могут перевозиться только водою, во-вторых, плата за перевозку водою дешевле, в-третьих, содержание ж. д. обходится гораздо дороже. Поэтому ж. д. „только в частном случае могут быть предпочитаемы каналам; ж. д. можно строить только там, где нельзя строить каналы и установить судоходную систему" *). В России же ж. д. должны обойтись особенно дорого, так как период морозов и таяния снегов, с их влиянием на состояние насыпи и каменных стульев, на которых покоятся рельсы, вызовут в России громадные издержки на ремонт и содержание пути, что удорожается еще дороговизной чугуна и железа. Всех этих тягостных условий не чувствуют водные пути, которые не имеют потребности в чугуне и железе и не подвержены влиянию климата в той степени, как железные дороги. Что же касается прекращения судоходства на 6—7 месяцев, то и здесь Дестрем находит оправдание для водных путей. В вывозе России главную роль играют громоздкие товары, которые все равно не выдержат ж.-д. перевозки из-за дороговизны, а так как в большинстве случаев наши вывозные грузы успевают за навигацию подойти к портам, а если и не успевают, то „выгода от перевозки товаров, остающихся на зимнее

*) Дестрем, op. cit., стр. 45, 52.

время, не соответствовала бы издержкам, потребным на устроение и содержание железных дорог, при том весьма малоудобных для перевозки в такое время года". В виду всего этого Дестрем приходит к выводу, что „выгода каналов перед другими дорогами имеет в России наибольшую степень превосходства".

Такова была точка зрения на железные дороги виднейшего деятеля главного управления путей сообщения, профессора института путей сообщения, французского инженера, перешедшего на русскую службу в 1810 г. и имевшего, таким образом, возможность вполне ознакомиться с потребностями русской хозяйственной жизни. Против жел. дор. высказались не только русская наука того времени, в лице Дестрема, но и представители сельского хозяйства.

Член двух видных, вольно-экономического и Московского сельско-хозяйственного обществ, редактор журнала „Общеполезных сведений" Наркиз Атрешков выступил в 1835 году против ж. д. брошюрой „Об устранении ж. д. в России". Считая, что для разрешения вопроса о полезности введения в России ж. д. недостаточно „познание в построении дорог, но нужно еще иметь подробные планы местности, изучить вопрос о влиянии климата на ж. д., узнать местные средства к производству построений, наконец, и—важнее всего, иметь высший и верный взгляд на положение государства и общую пользу, могущую произойти от исполнения предполагаемого предприятия, т. е. если приложение искусства необходимо к прочному построению ж. д.,—то рассмотрение степени ее полезности и даже общей возможности устранения принадлежит совершенно иным высшим соображениям" *).

И вот с этой, то высшей точки зрения Атрешков признает устройство в России ж. д., „совершенно невозможным, очевидно бесполезным и крайне невыгодным". Убеждение, что жел. дор. содействуют внешней торговле и внутренней промышленности и будто бы увеличивают

*) Н. Атрешков, „Об устроении ж. д. в России", 1835 г., стр. 31—32.

доходы помещиков и крестьян, а также понижают цены на предметы продовольствия—Атрешков считает ни на чем не основанным, ибо по самому своему свойству ж. д., поддерживает сообщение только между двумя своими конечными пунктами, и поэтому все помещики и крестьяне, живущие вдоль ж. д., не сумеют ею пользоваться. Пользуясь только очень ограниченным числом станций (пристаней), ж. д. не допускают также большого количества „посторонних боковых" дорог—это вытекало, по мнению Н. Атрешкова, из самого свойства построения ж. д., не допускающих об'ездных путей, которые приносят очень мало пользы, так как они „много увеличивают опасность езды, допускаются только на больших расстояниях и могут быть несколько полезнее только тогда, когда остановка или задержка случится у самого об'езда; иначе остановившийся экипаж некуда будет отогнать, а и того менее снять с дороги". Поэтому, помимо жел. дор., нужны и боковые обыкновенные дороги, по которым будут перевозить громоздкие и все „непоспешные" товары и которыми смогут пользоваться не только жители конечных пунктов дороги, но и все желающие.

Железные дороги, по мнению Наркиза Атрешкова, могут представлять некоторые выгоды только тогда, когда они соединяют два промышленных города, поддерживающих между собою деятельные сношения, при чем эти сношения, главным образом, обращены на перевозку пассажиров или однородного груза, имеющего широкое потребление и доставляющего дороге „постоянное и определенное занятие".

Поэтому из всех предположений об устройстве ж. д. в России „только облегчение и устроение промышленных сообщений наших столиц—один и единственный повод, заставляющий производить по этому предмету какие-либо труда и времени заслуживающие соображения" *). Но и это соображение приводит к выводу, что одно уже предполагаемое к постройке протяжение ж. д. не допу-

*) Ibid, стр. 18.

стит соблюдения очереди отправки поездов, а так как поезда можно будет отправлять только в известной постепенности, то малейшая задержка вагона в пути из-за ремонта или порчи пути вызовет задержку всех партий дилижансов и фургонов и на многие недели разстроит всю очередь отправления вагонов; поэтому „одно уж разстояние не допускает безостановочного, хотя несколько точного отправления, и не только не обещает доставить выгод отечественной промышленности и сохранить благосостояние, но и совершенно должно лишить возможности производить какое-либо по ним сообщение; ибо кто поедет по ж. д., когда никоим образом нельзя назначить, дойдут ли отправляемые дилижансы (перевозящие пассажиров) из Петербурга в Москву в 3 или 4 дня, или же в 10-12 дней, и товары—доставятся ли они в 10-12 дней или же в 30 и 40 дней, а иногда и долее“ *). Против возможности постройки железных дорог в России Атрешков приводит, как резюме всей своей книги, следующие доводы:

Железные дороги требуют проложения по совершенно прямой и горизонтальной линии, что по огромности разстояний в России невозможно; устройство экипажей и самой дороги требует твердости грунта, чего нельзя иметь в России из-за климатических условий; зимнее время и ремонт пути сократят время пользования жел. дор. до 6 месяцев в год; точное и безостановочное движение „экипажей“ будет невозможно по громадности разстояний, а это повлечет за собой безпрерывные задержки и продолжительные остановки, почему только при самых благоприятных условиях между Петербургом и Москвой можно будет достигнуть проезда пассажиров в 3 суток, а провоз товаров в 10 суток; даже при устройстве ж. дор. необходимы будут обыкновенные дороги или шоссе, так как ж. д., отправляя экипажи сообразно протяжения и назначения очереди, не могут „по желанию или надобности“ увеличивать числа отправляемых экипажей; во-

*) Ibid., стр. 19.

обще, обыкновенные дороги имеют громадное преимущество перед железными дорогами, так как по свойству своего действия железные дороги приносят пользу только конечным своим пунктам и допускают очень незначительное число „посторонних" дорог и об'ездных путей, тогда как обыкновенные дороги доступны всем. Поэтому железные дороги „не представляют никаких выгод, ни в отношении общей государственной промышленности, ни в отношении городской промышленности, ни в отношении помещиков и землевладельцев" *).

Вместе с тем железные дороги бесполезны и для перевозки войск, ибо постройка дорог по направлению Нижний-Урал-Астрахань, не представляя в силу указанных выше соображений выгод ни в издержках за провоз, ни в смысле скорости передвижения, потребовали бы более 1 миллиарда рублей „при несовершимых усилиях и невообразимой огромности работ в течение многих десятков лет"**). Вообще железные дороги могут быть выгодны только тогда, когда они соединяют два крупных города и могут расчитывать на перевозки пассажиров и ценных грузов, и поэтому, между прочим, дорога между Петербургом и Москвой, по словам Атрешкова, невыгодна, ибо между столицами перевозят главным образом громоздкие и малоценные товары. Вообще же России „нужны непоспешные, а дешевые пути".

Эти взгляды просвещенного члена ученых обществ, при всей странности и заведомой несостоятельности их для нас в настоящее время, в 30-х годах имели большое значение и многие соображения Атрешкова имели своим основанием невысокую технику молодого железнодорожного дела. Указания же его на миллиардные затраты, необходимые для создания сети железных дорог, на существование известного предела для пропускной способности железных дорог, на возможность впоследствии замешательств в движении, указание на значение шоссейных

*) Ibid., стр. 65.

**) Ibid., стр. 37.

дорог, как под'ездных путей к железным дорогам,—все это говорит о том, что, отрицая пользу железных дорог для России, Н. Атрешков больше, может быть, чем многие другие писатели 30-х и 40-х годов, постиг своеобразный характер железнодорожного хозяйства.

В том же 1835 году, когда впервые был поднят вопрос о пользе и возможности устройства железных дорог в России, подняла свой голос против железных дорог и та отрасль народного труда, которая наиболее должна была пострадать от железных дорог. В 1835 г. в „Журнале общеполезных сведений" появились „Мысли русскго крестьянина-извозчика о чугунных дорогах и пароходных экипажах между С.-Петербургом и Москвой" *). В этой статье от лица простого крестьянина-извозчика доказываются все удобства езды по новому московскому шоссе и указывается на вред, который железные дороги принесут извозному промыслу и тем отраслям производства и труда, которые с этим извозом были связаны, а именно, коннозаводству, сбыту украинского овса, торговле на постоялых дворах. Железные дороги, по мнению автора, лишат заработка не только извозчиков, но и содержателей постоялых дворов, коннозаводчиков, и даже отразятся замедлением, а все это принесет вред и всему государственному хозяйству, ибо может сократиться поступление оброка и податей. «Но русские вьюги сами не потерпят иноземных хитростей, занесут, матушки, снегом колеи, в шутку пожалуй, заморозят пары. Да и где взять такую тьму топлива, чтобы вечно не угасал огонь под ходунами-самоварами. Али тратить еще деньги на покупку заморского угля для того, чтобы отнять насущный хлеб у православных. Стыдно и грешно!» В заключение статьи предлагается „господам богатым и умным поразмыслить над более прибыльным помещением капиталов".

Возникновение железных дорог действительно угрожало опасностью извозному промыслу, а при отсутствии хороших водных путей извозный промысел составлял для

*) „Журнал общеполезных сведений" 1835 г, № 18, стр. 177—178.

крестьян очень значительный источник заработков. На одну Крещенскую ярмарку в Харькове с'езжалось до 100.000 возов и фур *); считая среднюю плату за перевозку груза по всем украинским ярмаркам, что в то время было как бы обязательной нормой обычного торгового права, с пуда 11 руб. и принимая даже, что только 60 тыс. возов совершали этот обязательный круговорот по ярмаркам Украйны протяжением в 2.400 верст, причем каждый воз поднимал на лошадь 25 пудов, а фуры на одного вола—35 пуд., мы можем оценить доходность извозного промысла в одной только Украйне в 20 милл. рублей. Если же мы примем во внимание другие ярмарки, где сухопутный транспорт имел значение, и будем иметь в виду, что зимой единственным средством сообщения был санный путь, то мы едва ли ошибемся, если доход от извоза определим в 100 м. р., что в народной экономии составляло очень значительную часть, так как, напр., ценность всей нашей обрабатывающей и добывающей промышленности к концу 40-х годов определялась в 550 милл. рублей**). Понятна поэтому будет вся страстность выражений крестьянина-извозчика и желание его избавить Россию „от заморской хитрости".

Против железных дорог приводились доводы с точки зрения климатической, высказывалось убеждение, что в России зимой железные дороги не смогут работать, так как „трение между ободом колеса и полосою (рельсом) менее того сопротивления, которое преодолеть он должен горизонтально, т. е. для тяги экипажей и среза сугробов снега". В этом не помогут ни паровозы в 140 лош. сил, ни сошники для устранения снежных сугробов. „Когда сошник самобега (паровоза) встретит массу оледенелого сугроба,—говорится в одной анонимной брошюре,—тогда вы представите собою жалкий, но поучительный пример ничтожества искусства против элементов природы; а паровоз при встрече с снежным сугробом уподобится барану, упершемуся в стену и брыкающемуся с досады зад-

*) Аксаков, „Исследование торговли на Украинских ярмарках", стр. 14.
**) Тенгоборский, op. cit., т. III, стр. 581.

ними ногами" *). К этому присоединяется еще и то обстоятельство, что зимой никто не будет ездить по ж. д.

В каретах, т. е. по I классу, сможет ездить не всякий, а при других условиях „я признаюсь, что, кроме необходимости, ничто в мире не могло бы заставить меня лететь со скоростью 40 верст в час навстречу ветру, бросающему в лицо с противодействующей быстротой мелкий оледенелый снег, ветру, охлаждающему оконечности моего носа до 1^0, что, по толкованию алгебры, доказывает, что я останусь без носа. И в услаждение всего этого делать метеорологические наблюдения с какою легкостью образуются ледяные сталактиты на бороде и усах моих" **). При таких условиях, по мнению анонимного автора, едва ли кто станет зимою ездить по железным дорогам.

Да и сами железные дороги несвойственны нашему народонаселению, малочисленному по протяжении страны, а также внутреннему быту и народному характеру нашему, ибо быстрота передвижений, „эта торопливость жить, эта жадность во времени, которая преобладает теперь во многих государствах, не может быть свойственна всем народам". „Есть нации", говорится в этой любопытной и с полемическим задором написанной брошюре, „которые постигают жизнь иначе, которые любят наслаждаться ею так, как внушила им природа; простота нравов, ограниченность желаний, покорность своей участи ограждает их от недостатка. Чем меньше желаний, тем меньше нужды" ***). Такова философия народного духа, заставляющая автора признавать железные дороги несвойственными России.

Мы видели, что и водные и сухопутные пути нашли себе в это время горячих и убежденных защитников от посягательства на их монополию. Интересно, как же представители промышленности и торговли отнеслись к этому новому явлению в хозяйственной жизни; поняли-ли

*) „Несколько слов о ж. д. в России", 1836 г., стр. 12.
**) Ibid., стр. 45.
***) Ibid, стр. 18, 19.

они могущественное значение рельсовых путей для народного хозяйства и их собственных интересов. Ответ на это дает брошюра А. А. А. „Мысли московского жителя о возможности учредить общество на акциях для сооружений железной дороги От С.-Петербурга до Москвы", появившаяся в 1838 году. Неизвестный автор, считая, что железные дороги, „столь же быстро разовьют дальнейшее внутреннее благосостояние наше, как быстро несутся паровозы",главнейшую пользу от железнодорожных перевозок видел в их быстроте и регулярности, что должно иметь громадное значение для заграничной торговли. „Скорость и верность доставки к С.-Петербургскому порту ценных товаров, для заграничного отпуска требующихся", говорит А. А. А., „возвысили бы на местах внутри государства цену на произведения наши и, умножив везде производительную деятельность, без сомнения открыли бы заводской, фабричной и торговой промышленности возможность употребить гораздо меньше денег для своих оборотов" *).

Это ускорение оборота капиталов считается автором главным достоинством новых путей сообщения, ибо при старых средствах перевозок капиталы без пользы лежали в товарах в течение многих месяцев, а иногда и целого года, а это при общем недостатке капиталов и кредита заставляло торопиться продажей товаров, которые продавались на Петербургской бирже по дешевым ценам, лишь бы получить скорее наличные деньги. Автор считает, что благодаря железным дорогам оборот капиталов увеличится в 4 раза для подмосковной промышленности и в два раза для горнозаводской промышленности Урала, а это должно повысить цены на местах производства, как для промышленности, так и для сельского хозяйства и, наоборот, понизить цену в Петрограде для предметов вывозной торговли, а при таких условиях можно не опасаться конкуренции Америки.

---

*) А. А. А. „Мысли московского жителя о возможности учредить общество на акциях для сооружения ж. д. от С.-ПБ. до Москвы", 1838 г, стр. 4.

Эти свои основные соображения, не лишенные разумных экономических оснований, автор подкрепляет указанием, которое уменьшает ценность приведенных доводов. Он считает, что хлебные и вообще громоздкие грузы навсегда останутся для водных путей и только „дорогие тяжести“, как пшеница, сало, пенька, конопляное масло и проч. будут отвлечены с воды на ж. д. Поэтому „положительно“ говорить о ж. д. можно только тогда, когда, напр., такая дорога как Московско-Петербургская, будет в две колеи, одна для быстрой почтовой езды самодвижными паровозами-машинами, другая для дешевых перевозок тяжестей лошадьми *), при таких условиях автор считает для акционеров дороги обеспеченным 9—10% прибыли на затраченный капитал.

Железные дороги, помимо непосредственной выгоды для торговли и промышленности, доставляемой ускорением перевозок, должны удешевить и перевозку воинских снарядов, обеспечить продовольствием столицы (речь, главным образом, шла о дороге между Петербургом и Москвой) в случае мелководья. Вместе с тем постройка железных дорог даст заработок крестьянам. Нанося как будто ущерб извозному промыслу, железные дороги на самом деле дадут извозчикам крупный заработок, благодаря конной тяге при грузовых перевозках и подвоза груза на железные дороги с прилегающих дорог. Дорога должна быть построена так, чтобы через каждые 25—30 верст были станции для приема грузов и на каждой версте должны быть устроены по 2 будки, куда можно посадить солдат для надзора за исправностью пути и передачи „телеграфических сведений“, как общих правительственных, так и специально дорожных, что должно иметь особое значение в случаях остановки поезда в пути. Для привлечения акционеров А. А. А. предлагал установить выдачу акционерам 5% дивиденда с самого начала постройки, что впоследствии целиком окупится; вместе с тем он считал, что железным дорогам необходимо дать

*) Ibid., стр. 2.

привиллегию „исключительного права провоза пассажиров и тяжестей не только паровыми машинами и лошадьми, но и другими силами, буде оные впоследствии наука приспособит употреблять с выгодою на железных дорогах“ *). Это, по словам А. А. А., не будет монополия, так как для перевозки тяжестей останутся „водяной путь и зимний полоз, а для проезжающих ямщики и шоссе. Соперничество между сими путями и железными дорогами могло бы всегда достаточно обеспечить дешевизну проездов и провозов“ **).

Правление Московско-Петербургской дороги автор считал нужным учредить в Москве, так как от этой дороги, главным образом, выиграла бы Москва и замосковные имения, и в Москве впервые можно было бы распространить среди „владельцев имений и купечества“ акции дороги. В общем, правильно оценивая значение усовершенствованных путей сообщения для экономического развития России, автор считал затраты капитала на иные, чем ж.-д. пути сообщения—непроизводительными и говорил, что для развития водных путей пришлось бы затратить „безвозвратно огромные казенные капиталы, не достигнув ни малейших удобств железной дороги, по которой, кроме скорой и верной перевозки дорогих тяжестей, водворится быстрое для проезжающих сообщение“.

Мы видели, что, отражая взгляды определенных кругов на железные дороги, „московский житель А. А. А.“ считал, что они должны оживить нашу внешнюю торговлю, понизить цены на продукты в Петербурге и повысить ее на местах производства и закупки, принести значительный доход извозному промыслу, дать заработок окружному населению, и что, вообще, железные дороги должны оживить и развить хозяйственную жизнь России. Эта точка зрения нашла себе противника в лице Аврора Правдина.

В книге своей „О железных и торцовых дорогах“, вышедшей в 1838 г., А. Правдин ополчился на меркан-

*) Ibid., стр. 20.
**) Ibid., стр. 21.

тилистические взгляды, господствовавшие в России и нашедшие себе применение и в вопросе о железных дорогах *). „Считают", писал Правдин, „что новая дорога, гавань или город может создать или привлечь промышленность и торговлю; напротив того, просвещения и промышленность создают города, вызывают гавани, проводят каналы, прокладывают дороги, одним словом, производят чудеса, коим удивляются в Англии и Голландии". Правдин являлся последователем экономической школы физиократов.

По мнению Правдина, „просвещение или в широком смысле гражданственность (civilisation) имеет различные эпохи. Ни одно важное изменение не должно быть вводимо в государстве ранее эпохи, коей изменение сие соответствует", иначе предрассудки, невежество или частные выгоды будут противодействовать этому изменению. В обществе существует „порядок вещей" (nature de choses), который совершенно не зависит от воли человека и которым нельзя управлять по произволу, ибо „самое общество и его развитие суть последствия не искусственного устройства, а внутренней жизни", и поэтому вредно всякое вмешательство во все то, что должно быть предоставлено само себе, своему свободному и самостоятельному развитию (физиократический принцип laisser faire, laisser passer). Такова исходная общая точка зрения Правдина **).

Что касается железных дорог, то они требуют больших издержек, для их покрытия необходимо большое движение товаров и путешественников, „что предполагает повсеместное распространение просвещения, плотность населения и сильное развитие промышленности", все это „при стихии гражданственности". В России же, по сравнению с европейскими государствами, плотность населения ничтожная, просвещение не распространено

---

*) Книжка эта представляет отдельный выпуск статьи, напечатанный под тем же заглавием в 1838 г. в „Сыне Отечества", т. I, стр. 153-176.

**) Аврор Правдин, стр. 13, 17, 50, 51.

и промышленность, несмотря на свои успехи в последнее время, все еще развита слабо, в чем „легко удостовериться по состоянию наших рек, каналов, шоссе, путей сообщения, кои необходимо должны предшествовать, и во множестве, железным дорогам“ *). Обычное указание и сравнение с Америкой, сделавшей громадный шаг вперед, благодаря железным дорогам, Правдин считает несостоятельным, ибо при одинаковых громадных расстояниях в Америке вся жизнь сосредоточена в прибрежной полосе, а при том же „важная тайна благоденствия народов заключается в труде, просвещении и промышленности“, и Соединенные штаты имеют теперь громадную сеть шоссе, каналов и железных дорог, благодаря только тому, что: „там из 4 жителей один учится в школе, а у нас один из ста“**).

Считая железные дороги не соответствующими периоду „гражданственности“, в котором находилась тогда Россия, Правдин указывает, что, „явившись позднее других на поприще образованности, мы действуем иногда слишком пылко, когда хотим пересадить к себе учреждения других государств“. Многое, что мы перенимаем, не соответствует нашему климату, а если и соответствует хотя бы отчасти, то требует громадных издержек, как, например, шелководство, виноделие, сахарная промышленность, которые, несмотря на все заботы правительства, не прививаются у нас.

„Надо перенимать с разбором“, указывает автор, „находясь в некотором отдалении от государств, опередивших нас в образованности, мы можем видеть их неудачи, ошибки и пользоваться ими“. Поэтому приходится сомневаться и в пользе железных дорог для России, где они не находятся в соответствии с ее „nature de choses“, и поэтому не могут дать акционерам тех выгод, как за границей. И если возможно говорить о железных дорогах в России, то только о дороге из Москвы в Петер-

*) Ibid., стр. 15.
**) Ibid., стр. 21.

бург „а для сделания других железных дорог мы еще молоды—у нас нет еще довольно промышленности, трудолюбия и просвещения“ *).

Этими словами Аврор Правдин кончает свою брошюру, которая представляет скрытый протест против господствовавшей в ту эпоху меркантилистической политики активного торгового баланса и протекционизма, а также и против того „порядка вещей“ и той „гражданственности“, которую автор, не без серьезного основания, принимал как результат вмешательства „воли человека“ в „nature de choses“, присущий обществу, которое не терпит в своем развитии ничьего вмешательства, а требует только „трудолюбия и просвещения“. Поэтому и железные дороги, как бы ни были они полезны, могут распространиться только тогда, когда общество будет приготовлено к принятию нововведения, когда „в нем есть необходимость или по крайней мере, потребность. Все хорошее—в свое время“.

Как мы видим, оппозиция железным дорогам и в среде правительства и в отдельных кругах общества была значительная.

***

Но в то время, как наиболее влиятельные представители правительства были против железных дорог, пресса, в лице единственной тогда в Петербурге распространенной газеты „Северная Пчела“ и журналов „Сын Отечества“ и „Библиотека для чтения“, высказывалась решительно за железные дороги. В том же 1835 году, когда Н. Атрешков выступил с доказательством „невозможности, безполезности и невыгодности постройки железных дорог, в России“, в „Библиотеке для чтения“ появилась статья „Чугунные дороги“, имевшая целью устранить два основных предубеждения против железных дорог, будто „природная чугунная дорога“—санный путь—достаточен

*) А. Правдин, ibid, стр. 53.

для России, а также, что железные дороги не могут принести пользы России, как государству земледельческому *).

„Не робости капиталистов, не недостатку в исполнительных средствах, не безуспешности первых предприятий должно приписывать медленность этих полезных учреждений, нет,—упорство или невежество некоторых теоретиков, тесные понятия землехозяев и алчность их—вот причина, наиболее задерживающая развитие чугунных дорог". Так начиналась статья. Дальше доказывалось, что именно помещики получат от железных дорог наибольшие выгоды, так как, без всякого участия в предприятии, они получают разницу от повышения цены на землю. Вместе с тем растет и арендная плата, осушаются болота, по которым проходит дорога. Дорога же дает возможность скорой и дешевой доставки сельско-хозяйственных продуктов на дальние рынки, а самое сельское хозяйство, благодаря этому, может развить такие отрасли сельской промышленности, которые раньше были в данной местности в упадке, напр., скотоводство и огородничество. Помимо этого чугунные дороги имеют громадное значение и для оптовой торговли и промышленности. „Этих важных последствий, приводящих в равновесие ценность всех даже мельчайших предметов сельского хозяйства и промышленности на огромных пространствах земли, не дождетесь от зимнего пути", указывал автор, возражая защитникам традиционного санного пути **).

В том же 1835 году много внимания железнодорожному вопросу уделяла „Северная Пчела". В ней были перепечатаны записка Герстнера „О выгодах Царскосельской железной дороги", все три его отчета, давались подробные описания о всех пробных поездках, а вместе с тем живо обсуждался на столбцах газеты и вопрос о пользе или вреде железных дорог для России. Уже в

*) „Библиотека для чтения", 1835 г., т. 8, стр. 106—120.

**) „Библиотека для чтения", 1835 г., т. 8, стр. 116.

феврале 1835 года, т. е., когда слухи о проектах Герстнера проникли в общество, в „Северной Пчеле" появилась статья, указывавшая, что железная дорога между столицами „это исполинское предприятие, которое даст новый способ быстрого, а может быть даже и дешевого передвижения", но так как между столицами уже есть шоссе, то наиболее полезной была бы дорога между Астраханью и Азовским морем *).

В других статьях за тот же 1835 год указывалось на необходимость и других железных дорог, а именно от Москвы до Одессы, от Харькова до Таганрога **). „Какие неисчислимые выгоды и удобства для правительства, купечества и частных сношений", писала газета, предлагая эти и другие направления железнодорожных линий. Но если польза железных дорог для России признавалась почти неоспоримой, если техническая возможность постройки считалась доказанной, то вопрос о финансовой стороне дела привлекал наибольшее внимание печати. Ставя вопрос о необходимости громадных капиталов на постройку железных дорог, „Северная Пчела" указывала, что в Россиии нет ничего невозможного „и Петербург возник из болота" и „стоит только правительству из'явить согласие и ободрить предприимчивость покровительством, и успех в исполнении будет несомненный" ***).

В октябре 1836 года, почти накануне торжественного открытия Царскосельской железной дороги, редактор-издатель „Северной Пчелы", известный Ф. Булгарин выступил в газете со статьей „Патриотический вопрос, могут ли существовать в России чугунные дороги и будут ли они полезны" ****). Разрешая вопрос с технической стороны дела в положительном смысле, Ф. Булгарин предлагал построить 3.328 верст железных дорог, „что есть для России то же, писал он, что четвертая

*) „Северная Пчела", 1835 г., № 49, стр. 195—196.
**) Ibid., № 115, стр. 460.
***) Ibid., № 115, стр. 464.
****) Ibid., № 233, стр. 931—932.

доля преобразования России Петром Великим. Говорю по душевному убеждению и обдумав дело" *). „Для того, чтобы победить разстояние, нужно желание и деньги". Деньги можно собрать путем особого сбора в 25 р. с лиц состоятельных, которых Булгарин насчитывал в России около 12 миллионов душ; желание же зависит „от уверенности в пользе предприятия, от доверенности к лицам, стоящим во главе дела, от убеждений, что капитал даст хорошие проценты". Так как желание есть, а деньги будут, то Булгарин предлагал Герстнеру „не расточать своего таланта и времени на пробы, а приняться за дело важное и общеполезное", т.-е. за постройку сети железных дорог в России.

Но так как на постройку железных дорог казною, по состоянию финансов, разсчитывать не было основания, а дополнительный сбор в 25 руб. с души, при общем отсутствии капиталов и колоссальных недоимках в крестьянстве, мог быть только платоническим желанием, то „Северной Пчеле" ничего не оставалось делать, как взывать к патриотизму общества. „Россия никогда не оставалась без патриотов в наших вельможах и дворянском сословии", писала газета, „с которыми в пожертвованиях всегда участвовало купечество; а верный престолу и отечеству народ русский был ревностным исполнителем и сподвижником к пользам и благу Русского царства. Вот благонадежнейшие акционеры империи нашей" **). Но все эти источники все же были мало надежны, поэтому газета видит исход во внутреннем или внешнем займе ***).

Поддержку железным дорогам оказал и распространенный „Сын Отечества", видевший главную причину слабого развития успехов земледелия и промышленности в

*) Ibid., стр. 932. Но это не мешало Ф. Булгарину в 1835 г. писать в той же „Северной Пчеле", что Дестрем „как дважды два четыре, доказал превосходство каналов перед чугунными дорогами и трудность (не говорю—невозможность) устроения сих последних в нашем климате". „Северная Пчела", 1835 г., № 287, стр. 1148.

**) Ibid., 1836 г., № 295, стр. 1180.

***) Ibid., стр. 1180.

необ'ятных пространствах России. „Доколе не уничтожится сия природа, писал в 1839 г. Сын Отечества, и деятельность и трудолюбие народа не будут связаны быстрыми и дешевыми средствами сообщения, до тех пор все мудрые меры правительства к внутреннему благоустройству не могут достигать успешно своей цели" *).

Мы видим, что при наличии известной оппозиции против железных дорог в русском обществе, распространенные органы печати стали на сторону железных дорог **), причем особое внимание уделялось вопросу о том, откуда взять деньги на их постройку. Из примера западно-европейских дорог было видно, что железные дороги обходятся дорого, а потому, при всем сочувствии указанных нами органов печати к железным дорогам, одновременно с вопросом о постройке железных дорог, обсуждался вопрос и о необходимости иных путей сообщений, более дешевых, но не менее нужных.

Все противники железных дорог указывали на водные пути, усовершенствование которых должно было дать России необходимый выход, в то же время указывалось на блистательный опыт Московского шоссе, как на доказательство преимущества шоссе перед водными путями ***). Но шоссе при гужевом перевозе не давало максимума всей пользы, и на западе в это время шла борьба между железными дорогами и паровыми двигателями по обыкновенным дорогам. И у нас на это было обращено внимание, причем указывалось, что „для переезда между столицами простее, дешевле и скорее к делу заведение

*) „Сын Отечества", 1839 г., № 9, стр. 138—151, Сафонов, „Об устройстве в России жел. дор."

**) Необходимо отметить, что первое появление паровозов, повидимому сильно подействовало на общество и произвело впечатление даже чисто зрительное. „Я с моей стороны, писал в „Московском Наблюдателе" неизвестный автор, не знаю ничего, что смогло бы так сильно поражать воображение, как бег, должно бы сказать полет по полю этой могучей машины, которая клокочет кипятком, полна раскаленными углими; это единорог буйный, но покорный, это ревущий вулкан; он несется быстрее вихря, но рука ребенка может остановить его". „Московский Наблюдатель". 1837 г, кн. II, стр. 475.

***) Герсеванов, „О водяных и сухопутных сообщениях России". „Сын Отечества", 1839 г., т. 9, стр. 125—137.

пароходных повозок на шоссе *). В 1839 г. купцы Яковлев и Стоке даже подали заявление о выдаче привиллегии для образования компании „сухопутных пароходных сообщений" по Московскому шоссе. Комиссия проектов и смет при разсмотрении этого вопроса указала все отрицательные стороны такого способа передвижения, но тем не менее не сочла себя в праве отказать в разрешении испрашиваемой привиллегии. По неизвестным, однако, причинам компания не состоялась **).

Если этот проект не нашел одобрения ни в правительстве, ни в обществе, то проект В. Гурьева „об учреждении торцовых дорог" привлек к себе общественное внимание. Создатель торцовой мостовой в Петербурге, в 1836 году, получив субсидию в 15 т. р. от правительства, издал книгу „Об учреждении торцовых дорог и сухопутных пароходов в Росси посредством компании".

Не отрицая пользы железных дорог, Гурьев находил учреждение железо-торцовой дороги, т. е. рельсовой дороги, состоящей из плоских рельсов, установленных на торцовых шоссе, более дешевой и более соответствующей естественным условиям России. Считая особенно желательной дорогу от Петербурга до Рыбинска, Гурьев предлагал организовать компанию для постройки железо-торцовых дорог, причем, подобно тому, как перед окончательным решением вопроса о железных дорогах был сделан опыт с Царскосельскою железною дорогою, Гурьев предлагал, в виде опыта, построить дорогу от Петербурга до Парголова.

Блестяще написанная и роскошно изданная книга Гурьева вызвала живейшее внимание. На торцовую дорогу начали смотреть, как на особый, специально для России созданный, путь. В журналах писали, что железные дороги безусловно нужны России, что железные дороги распространяются во всех государствах „и ревность этих стран, особенно осторожной Австрии, должна убе-

*) „Северная Пчела", 1835 г., № 49, стр. 195—196.
**) „Журнал Путей Сообщения", 1839 г., т. I, кн. 4, стр. 261—286.

дить даже самых склонных к подозрениям, что в железных дорогах нет ничего опасного, что это, напротив, вернейший способ обратить народонаселение к промышленной деятельности, к положительным выгодам, к идеям порядка и отвлечь его от политики и ее опасных умозрений» *). Но Россия не так богата, чтобы иметь такие дороги, „у нас могут быть „пробные дороги", но чтобы все государство покрылось системой железных дорог, до этого еще протечет столетие" **).

Выход единственный—это железо-торцовые дороги, которые дают все выгоды железных дорог, но несравненно дешевле, и дешевле именно в России, где много леса и ровная местность. Но и этот проект не получил осуществления, и в 1838 г. Гурьев с грустью признавал, что и для таких дорог нужны большие капиталы, а кроме того многочисленный кадр машинистов, которых в России нет ***). Отказавшись от осуществления идеи торцовых дорог, Гурьев в 1838 г. возвращается к идее, высказанной им в книге „Об учреждении торцовых дорог", именно—к улучшению зимнего санного пути введением в употребление длинных утюгообразных саней, что устраняло бы неудобство ухабов ****).

Мы видим, что общество, идя навстречу новой идее парового транспорта, признавая его могучую роль в деле развития народного благосостояния, считало, что и другие виды транспорта заслуживают внимания. Лучшим выразителем этого взгляда был В. Гурьев, который, защищая свой собственный проект торцовых дорог, писал о необходимости для России вообще путей сообщения. „Говоря, вообще, нет того пути сообщения, той дороги, тропинки, которые бы каждый порознь и все вместе не

---

*) „Библиотека для чтения", 1837 г., т. 23, стр. 28.

**) Ibid, стр. 38.

***) Ibid., 1838 г., т. 31, стр. 16-17.

****) Ibid., Гурьев „мысли о первой компании зимних дорог в России". К вопросу о необходимости улучшения санного пути возвращались и впоследствии.—См. Журнал М. П. С. 1857 г, кн. I, стр. 301-316.

причиняли к возвышению народного богатства, могущества и блага; но когда дело идет о странах обширных и неравно населенных, как, например, Северо-Американские Соединенные Штаты или Россия, то эта потребность усиливается до крайности, и нет такого средства сообщения в мире, которого не следовало бы сейчас же усвоить, нет стороны, в которую-бы не было полезно провести множество всякого рода путей. В таких странах о том только и надобно думать, что об устройстве наибольшего числа скорых и дешевых способов сношений и обмена, и мало по земле и воде—под землей и по воздуху, если бы было возможно—проложить дороги во всех направлениях. От этого именно зависит возрождение подобных стран на поприще вещественного благоденствия" *).

Такова была точка зрения некоторой части общества на пути сообщения, не правительство придерживалось иного взгляда; по новизне дела и по финансовым соображениям оно предпочитало придерживаться прежней системы транспорта, не вводя в нее новые элементы. В глазах правительства санный путь и система водных путей вполне обеспечивали торговлю и промышленность того времени. С точки зрения правительства, признать не только принципиальную, но и реальную для России

---

*) Гурьев, „Об учреждении торговых дорог и сухопутных пароходов в России", 1836 г., стр. 2. А в сороковых годах, известный Тенгоборгский намечал уже целую программу разумного железнодорожного строительства. „Краткий обзор пространства и географического положения, писал Тенгоборгский, достаточен для того, чтобы показать всю важность у нас предприятий, имеющих целью умножения путей сообщения вообще... Польза этих работ (для умножения путей сообщения. И. Р.) зависит преимущественно от систематического порядка, которому будут следовать в их исполнении, обнимая все великие интересы империи: стратегические, коммерческие, финансовые и промышленные, и измеряя настоятельность предпринятых и предпринимаемых работ важностью тех интересов, которые требуют их, и практическими выгодами, которые от них получаются .. Когда все наши губернские и важнейшие торговые города, а также приморские порты будут связаны непрерывною сетью шоссе и железных дорог, когда проселочные дороги будут более удобны для проезда и речное сообщение дополнится каналами и очисткою русла рек,—тогда все остальное двинется вперед весьма легко... каждый дюйм земли, приобретенный на этом пути успеха, есть новый шаг на поприще нашего будущего благосостояния". „О производительных силах России" т. I, стр. 13-14, т. II, стр. 106,

пользу от железных дорог можно было-бы только тогда, когда опыт западно-европейских государств докажет на практике реальную пользу железных дорог и возможность их построить без громадных затрат капитала, а если и с значительными затратами, то только тогда, когда этот же опыт укажет, насколько доход от железных дорог сможет покрыть строительный расход и расход на содержание и ремонт.

Руководитель ведомства путей сообщения затруднялся даже указать такую местность в России, где устройство железной дороги было бы выгодно, а глава русских финансов боялся, что железные дороги принесут ущерб лесоводству и извозному промыслу и отвлекут капиталы от земледелия, что угрожает уменьшением государственного дохода. Те классы общества, которые впоследствии приобрели от железных дорог громадные выгоды, отнеслись в это время к железным дорогам с предубеждением и отрицали всякую выгоду железнодорожного транспорта для земледелия, для помещиков и крестьян *); ученые представители сельско-хозяйственных обществ считали затраты капиталов на железно-дорожное предприятие затратами непроизводительными.

Даже представители торговли и промышленности видели пользу железных дорог только в быстроте и регулярности перевозок пассажиров и ценных товаров или, как писали современники, „дорогих тягостей", не предвидя еще дешевизны железнодорожного транспорта для массовых перевозок малоценных грузов. Для таких грузов, по господствовавшему в то время и за границей, и у нас взгляду, железные дороги не были приспособлены и в этом деле не могли конкуррировать с водными путями и гужевыми перевозками. Характерно, что это воззрение было общее всем,—на этой точке зрения стояла и первая комиссия, рассматривавшая вопрос о железных дорогах и состоявшая, как мы видели, из специалистов

*) Но уже ко времени постройки Николаевской дороги появились признак земельного ажиотажа, см. „Земледельческ. Газета", 1842 г., № 17, стр. 133.

инженеров, и все комитеты 30-х годов и вся литература того времени *).

Не будем этому удивляться,—можно-ли было в период начального развития менового хозяйства предвидеть, что по железным дорогам в сотнях миллионов пудов, с юга на север и с востока на запад, пойдет по рельсам хлеб и каменный уголь. Для этого надо было обладать даром провидения, тогда как правительство николаевской эпохи не обладало даже простой дальновидностью, а интеллигенция тридцатых годов, поддерживая в лице „Северной Пчелы" и некоторых журналов идею железных дорог, все же считала, что, находясь в периоде младенчества, Россия нуждается, главным образом, в развитии просвещения, промышленности, земледелия, и только как следствие этого культурного роста может явиться потребность в железных дорогах.

Понятно, поэтому, какую борьбу пришлось выдержать Герстнеру для защиты своего дела. Только благодаря энергии, опыту и глубокой убежденности в пользе своего дела, Герстнеру удалось через 15 месяцев борьбы добиться некоторого результата. Эти 15 месяцев прошли в составлении многочисленных записок, в собирании статистических сведений, в предварительных изысканиях, но все оказалось безсильным против существующего предубеждения в правительственных кругах. Только нашедши доступ, благодаря покровительству австрийского посланника барона Финкельмана, лично к государю **), Герстнер добился того, что Николай I разрешил, в виде предварительного опыта, постройку дороги от Петербурга до Царского Села и Павловска.

---

*) На этой точке зрения стояли и первые наши ученые ж.-д. деятели Мельников и Липин. См. Ж. М. П. С. 1840 г., т. 3, 4, Липин, «Курс о ж. д.», стр. 326-327.

**) Бар. Корф. «Император Николай I в совещательных собраниях». Сб. Имп. Русск. Ист. Общ., т. 98. стр. 125.

V.

Постройка Царскосельской железной дороги.

21 марта 1836 г. было утверждено „Положение об учреждении общества акционеров для сооружения Царскосельской железной дороги с продолжением до Павловска". Хотя устав общества был утвержден только 6 июля 1837 г. *), компания немедленно же приступила к работам. Предварительные изыскания были произведены самим Герстнером, и уже 1 мая, после необходимых организационных работ, приступили к земляным работам. В своей записке „О выгодах построения жел. дор. от Спб. до Царского Села и Павловска", напечатанной в 20 тыс. экземплярах и раздававшейся бесплатно, Герстнер обещал кончить постройку дороги к 1 октября 1836 г. при условии, если ему удастся уехать в Англию для заказов не позже конца февраля месяца, если постройка начнется 1 мая, если половина необходимого количества рельсов и чугунных подушек прибудет из Англии в Петербург в начале июня, а другая половина не позже августа, если все поставки и работы будут закончены к назначенному им сроку и если лето 1836 г. не будет необычайно дождливым. Второе условие было выполнено в точности, но выехать за границу Герстнеру удалось только 28 марта. Во исполнение пункта седьмого „Положения", компания об'явила торги на 110 тыс. пудов плющенных шин, 40 тыс. пудов чугунных подушек и 100 каретных ходов на чугунных колесах, но из русских заводчиков никто не брался за эту поставку **), поэтому Герстнеру предстояло заказать за границей не только паровозы, вагоны и прочее механическое оборудование дороги, ввоз которого разрешался „Положением" беспош-

*) „Полное Собрание Законов", т. XI, № 9009, т. XII, № 10419.

**) «Исторический Очерк разных отраслей ж. д. дела в России до 1897 г.» стр. 12.

линно, но и все металлические изделия, т. е. рельсы, подушки, накладки и т. д.

Герстнер поехал в Англию через Германию и Бельгию и за 81 день своего путешествия проехал 7.700 верст, детально осмотрел 11 строющихся дорог и заключил 18 контрактов*). Им заказаны были на трех английских заводах 1.850 тонн рельсов и 650 тонн чугунных подушек, 7 паровозов, один в Бельгии и 6 в Англии, незначительная часть вагонов, которые по числу мест и характеру отделки разделялись на „берлины", „дилижансы", „шарабанки" и „вагоны", были заказаны в Бельгии. Значительная же часть их была заказана в Англии.

Осмотрев Английские железные дороги, Герстнер нашел, что принятая в Англии ширина колеи в 4 фута 8,5 дюйма слишком мала и вызывает, вследствие невозможности при такой ширине колеи правильной конструкции частей паровоза, значительный расход на ремонт, а также вредно отражается на условиях перевозки. Поэтому он принял для Царскосельской железной дороги ширину колеи в 6 футов. Вследствие сего ему пришлось вырабатывать новые чертежи и модели паровозов и вагонов, и подвижной состав для дороги изготовлялся не по общим, принятым в Англии, чертежам, а по специальным чертежам Герстнера. Все паровозы были снабжены особым прибором для очистки пути от снега и были расчитаны на 40 лошадиных сил, для перевозки нескольких вагонов, с 300 пассажирами, со скоростью 40 верст в час. Кроме подвижного состава, Герстнер заказал еще двое вагонных весов, 6 поворотных кругов, трое башеных часов. Вместо колокольчиков, предложенных Николаем I, как сигнал на паровозах. Герстнер заказал 2 прибора, состоящих из 11 труб и 1 тромбона каждый. Наблюдение за выполнениями заказов Герстнер, уезжая из Англии обратно в Петербург, поручил 2 инженерам и 1 комиссионеру.

---

*) Первый отчет Герстнера, стр. 4.

Вернувшись 17 июля в Россию, Герстнер нашел уже готовой насыпь на 10 верст от Царского Села и Павловска, вместе с тем заканчивалась забивка свай для моста через Обводный канал и было построено 5 казарм для рабочих, а в Павловске началась постройка вокзала по проекту архитектора Штакеншнердера. Но постройку моста Герстнер признал неудовлетворительной и, отказав архитектору, сам приказал продолжать забивку свай, при чем оказалось, что сваи, считавшиеся забитыми до отказа, целиком еще вошли в грунт канала и были надставлены вторые ряды свай.

27 июля прибыл первый пароход из Англии и к августу по заграничным поставкам было уплачено уже 913 тыс. руб. Но к октябрю построить дорогу Герстнеру не удалось, несмотря на то, что на дороге работало 2.500 рабочих, под наблюдением 17 инженеров, и работы велись сразу в 11 местах. В своем отчете „Об успехах постройки Царскосельской железной дороги", изданном 26 июля 1836 г., в оправдание запоздания, Герстнер ссылался на то, что мост через Обводный канал ему пришлось перестраивать, материалы из Англии подошли не все и не в назначенные сроки и, самое главное, не пришли паровозы; вместе с тем ему не удалось войти в соглашение с владельцами огородов в полосе города, а земли от Фонтанки до Заставы были еще не отчуждены. Но была еще одна причина—насыпь не была закончена, так как оказалось, что осушение болот требовало гораздо более труда и времени, чем это предполагал Герстнер. Вместе с тем повышение цен на железо в Англии с 4 р. 14 коп. до 5 руб. 88 коп. за тонну потребовало выпуска дополнительных акций общества Царскосельской железной дороги на 500 тыс. рублей. Зимой 1836 г. работы не производились, но к октябрю 1836 года было уже произведено 61 тыс. куб. саж. земляных работ, из 71 тыс. куб. саж., предполагавшихся по смете. Вместе с тем привезено было из-за границы 1.727 тонн рельсов и 656

тонн чугунных подушек, прибыли также почти все заказанные вагоны *).

В общем за 1836-й год было истрачено на постройку 2.462.000 рублей. Но этого оказалось недостаточно для окончания постройки, и 7 ноября 1837 года обществу была выдана правительственная ссуда в $1^1/_2$ миллиона рублей. Герстнер, который смотрел на постройку Царскосельской железной дороги, как на опыт, который должен был завоевать ему доверие общества для осуществления постройки дороги между Петербургом и Москвой, старался все же быть точным в своих обещаниях, и хотя к первому октября 1836 г. не смог оправдать своих предположений об открытии сквозного движения на дороге, счел все таки необходимым к этому времени дать какое-нибудь удовлетворение обществу, которое жадно следило за ходом работ.

27 сентября 1836 г. были сделаны опыты движения между Царским Селом и Павловском, но так как паровозы не были еще доставлены, то движение производилось лошадьми. Вот как в современной газете описан этот первый опыт движения по конно-железной дороге:

„В воскресенье 27 сентября сделаны первые опыты езды по железной дороге от Царского Села до Павловска. Около часу по полудни, при прекрасной ясной погоде, собралась у начала готовой дороги многочисленная, разнообразная публика. Всего привезено из Англии и поставлено на железной дороге только еще 4 экипажа: два шарабанка, т. е. крытые повозки, и 2 вагона—открытые повозки; каждый шарабан был сцеплен с вагоном, так что всего было 2 экипажа, вмещающие по 60 человек каждый. В каждый экипаж впрягли 2-х ямских лошадей, тощих но сильных, взятых без выбору, впрягли гусем. По приглашению Герстнера, экипажи наполнились любопытными зрителями и пустились по дороге во всю конскую прыть. Скорость, разумеется не могла

*) Все фактические данные взяты из трех „Отчетов об успехах постройки Царскосельской ж. д.“, изданных Герстнером 26 июля 1836 г., 7 октября 1836 г. и 27 февраля 1837 г., из „Журналов общего собрания акционеров Царскосельской ж. д“ и из „Протоколов правления Общества Царскосельской ж. д.“ за соответствующие годы.

превосходить быстроту обыкновенного лошадиного бега, но достойно внимания, что две лошади везли во всю скачь по шестидесяти человек в экипажах, имеющих весу слишком 200 пудов. Движение ровное, приятное, изредка дающее чувствовать, что колеса экипажей и шины дороги еще по новизне своей не обтерлись". Расстояние от Царского Села до Павловска в три версты проехали в 15 минут, т. е. делали 12 верст в час. Но и это вполне удовлетворило публику для первого раза и „при второй и третьей поездках экипажи наполнились знатными господами и дамами. Удовлетворенье и одобрения были всеобщие. Опасности, страха, испуга ни малейшего. Да здравствует русская железная дорога", заканчивается это описание знаменательного дня, „слава Г. Герстнеру. Честь почтенным покровителям сего предприятия"*). 4 и 11 октября этот опыт был повторен, и снова восхищенье публики было полное, а „простота устройства и сообразность его с целью, особенно же удобство, с какими дорога пролегает через пересекающие ее шоссе и проселочные дороги, обратили на себя особенную хвалу присутствующих" **).

3 ноября был доставлен паровоз с завода Гакеворта и 6 ноября был сделан первый публичный опыт паровозного движения между Царским Селом и Павловском. Перед первым отправлением паровоза с теми же 2-мя сцепленными вагонами, что и 27 сентября, был отслужен молебен, а паровоз и вагон окроплены «св. водой». Это было первое публичное, на глазах жителей столицы и широкого общества, появление паровоза в России ***), и важ-

*) „Северная Пчела", 1836 г., № 222, стр. 885-886.

**) Ibid., 1836 г., № 229, стр. 913.

***) Обычно принято считать, что первым русским паровозом был паровоз с завода герцога Лейхтенберского, который называли „дедушкой" русских паровозов (см. „Инженер", 1886 г., № 4, стр. 147), но на самом деле еще до первых опытов с паровозами Гакеворта на Царскосельск. ж. д. у нас уже был построен паровоз. На Нижнетагильском заводе бр. Демидовых механик Михаил Черепанов с сыном, в 1833 г., побывав в Англии, построили небольшой «сухопутный пароход», который по «чугунным колесопроводам» возил более 200 пудов груза со скоростью 12-15 верст в час, и повозку на 40 пассажиров. Но этот паровоз имел большие недостатки, которые Черепановым удалось устранить, и в том же году они построили паровоз, который мог везти уже 1.000 пуд. груза. Этими сведениями, заимствованными нами из „Коммерческой газеты» за 1835 г., №№ 69 и 98, устанавливается истинная родословная русских паровозов.

ность этого события нашла себе отражение в образном описании его в „Северной Пчеле".

„Не можем изобразить, говорит газета, как величественно сей грозный исполин, пыша пламенем, дымом и кипячими брызгами, двинулся вперед... Стоявшие по сторонам дороги зрители изумились, видя величественное, ровное, легкое, притом скорое движение машин" *). „Сия первая железная дорога, выражает газета надежду, поведет к повсеместному введению сего способа сообщения, который принесет нашему процветающему и возрождающемуся силами государству несметные выгоды". 29 ноября опыт паровозного движения был повторен уже в большем масштабе, движение совершилось между Павловском и селом Кузьминым, на протяжении 7 верст, причем паровоз вел уже 8 экипажей с 256 пассажирами, а 2-4 января 1837 г. паровоз вел уже целый „обоз из 23 повозок", 12 из коих были заняты пассажирами, а 11 нагружены лошадьми, баранами, телятами и дорожными экипажами. В эти дни как раз свирепствовала вьюга, при 18° мороза; но ожидания Герстнера оправдались, и хотя „обоз при большом ветре и большом сопротивлении шел медленно", но, по общему признанию, „происходящие до сего дня поездки доказали, что хорошо устроенные железные дороги могут служить и в самую дурную погоду: ни дождь, ни буря с метелью, ни сильные морозы им не мешают" **). Движения между Павловском и Кузьминым происходило по воскресным дням все лето 1837 г., пока, наконец, 30 октября 1837 года не состоялось официальное открытие дороги.

Открытие дороги было обставлено очень торжественно***). Правление дороги пригласило „самое блистательное общество, главнейших сановников, военных и гражданских, особ дипломатического корпуса, множество избранных дам высшего круга, представительниц красоты

*) «Северная Пчела", 1836 г., № 262, стр. 1045.

**) Ibid., 1837 г., № 5, стр. 17—18.

***) Были заготовлены даже бронзовые медали для раздачи присутствующим, но медали не понравились Императору Николаю I и их не раздавали. См. В. Салов, „Начало ж. д. дела в России", „Вестник Европы" 1899 г., стр. 241.

и грации и большое число посторонних лиц, ученых, литераторов, художников, негоциантов". Парадный поезд из 8 вагонов вел Герстнер. Поезд отправился из Петербурга в 12½ часов дня и через 35 минут „громкие рукоплескания всего общества раздавались на галлерее Царскосельской станции". Обратный путь был сделан в 27 минут, т. е. со скоростью 48 верст в час. Все присутствующие признали, что „ныне между СПБ и Царским Селом нет более расстояния, полчаса в приятной беседе покажутся одной минутой и царскосельские сады и парки находятся ныне от Невского проспекта не далее Летнего сада и Английской набережной" *). Проехав с удобствами в полчаса 21 версту, русская публика сразу оценила на практике достоинства и преимущества железной дороги перед другими путями сообщения. Каким, напр., презрением к прежним единственным путям сообщения проникнуты следующие слова отчета, помещенного в распространенной „Северной Пчеле".

„Катясь по высокому гребню насыпи, поддерживающей шины там, где долина опускается и тонет в болоте, едва замечаешь в стороне Московское шоссе, покрытое ныне жидкою грязью и по которому плетутся шаг за шагом нагруженные возы: как жалки кажутся проселочные дорожки, взбирающиеся в некоторых местах до высоты насыпи или пользующиеся мостиками, чтобы пробраться незамеченными под дорогою" **). Свой отчет об открытии Царскосельской железной дороги „Северная Пчела" заканчивает призывом взять пример с Северной Америки, „в которой ныне сдвинуты одни к другим, сцеплены между собою самые отдаленные области и города, по которым железные дороги прорезаны по всем направлениям и кипят, как кровь в человеческом теле". По примеру Соединенных Штатов, „неусыпными трудами, щедрыми пожертвованиями можем и мы согреть могущественного исполина, полного жизни и сил, и сообщить полезную

*) „Северная Пчела", 1837 г., № 248, стр. 991.
**) Ibid.

деятельность его желаниям, которые всегда будут повиноваться мудрым внушениям его сердца и разума" *).

С 30 октября движение по дороге совершалось по прежнему по праздникам, причем паровозной тягой поезда отправлялись только тогда, когда собиралось большое число пассажиров. Но с 4 апреля 1838 года было установлено исключительно паровозное движение, открытое на всем протяжении до Павловска 22 мая того же года. Мы видели, что открытие дороги запоздало более, чем на год, против обещанного Герстнером. Также не оправдались и его сметные предположения. Основного капитала в 3 миллиона рублей не хватило, не хватило и 500 тысяч запасного капитала, пришлось просить ссуду в $1^1/_2$ милл. р. **).

Герстнер, как видно из приведенной таблицы, предполагал, что постройка обойдется в 3 миллиона, обошлась же она в 5 миллионов рублей. Удорожание постройки было главным образом вызвано большими, против сметы на 770 тыс. руб., расходами на рельсы, подушки, скрепления и подвижной состав, т. е. на материалы, которые пришлось привести из-за границы, где цены на все эти материалы поднялись. Значительный перерасход был и по гражданским постройкам, но это вызвано было тем, что Царскосельская гостиница и Павловский вокзал были построены и оборудованы гораздо лучше, чем это предполагал Герстнер по смете; перерасход по устройству полотна вызван главным образом дороговизной камня и очень дорогой доставкой его из Финляндии. Перерасход по этим трем отделам составляет около 2 миллионов рублей. Но некоторые расходы на деле оказались

*) Ibid., 1837 г., № 248, стр. 992.

**) Это дало основание бар. Корфу, в своих записках, следующим образом охарактеризовать Герстнера: „многие не признавали за Герстнером никакого достоинства и считали его за простого шарлатана—участь, нередко постигающая пролагателей новых и смелых путей в области науки. Коротко с ним познакомясь, я никак не мог разделить этого мнения. Герстнер был человек с большим умом, с пылким воображением, с огромнейшими теоретическими сведениями, но вместе—плохой счетовод. Порывы воображения часто увлекали его в область воздушных замков, а от того на бумаге выходило одно, на деле же совсем другое и „все оканчивалось дефицитами и недочетами". Сбор. Имп. Рус. Ист. Общ. т. 98, стр. 124—125.

Стоимость постройки Царскосельской железной дороги.

№№	НАИМЕНОВАНИЕ.	По смете Герстнера 1835 года.	Действительный расход на 1 апреля 1838 г.	Больше против сметы.	Меньше против сметы.
1	Покупка земли	300.000	92.400	—	207.600
2	Предварительные работы	30.000	34.765	4.765	—
3	Насыпь	284.000	460.797	176.797	—
4	Мосты	130.000	233.597	103.597	—
5	Деревянные перекладины	123.668	90 022	—	33.646
6	Фашины	39 750	19.799	—	19.951
7	Каменная настилка и бучение	95.200	289.118	193.918	—
8	Железные шины	425.675	684.446	258.771	—
9	Чугунные подушки	128.589	141.154	12.565	—
10	Языки, средние штуки, гвозди	7.000	79.788	72.788	—
11	Провоз шин, подушек и проч. на места	70.765	64.885	—	5.880
12	Укладка перекладин, шин, укрепление насыпи	69 563	77.275	7.712	—
13	Переезды	4.000	12.510	5.510	—
14	Въездные ворота	3.000			
15	Строения. 1) в Павловске 200.000. 2) проч. строения 170.000	370.000	991.270 (1) в Павлов. 426.821 2) проч. стр. 564.449)	621.270	—
16	Экипажи, машины, важни, журавли	289.160	698.201	409.041	—
17	Кузница для починок	30.000	20.375	—	9.625
18	Расход по управлению	599.630	692.374	92.744	—
19	Поворотные круги	—	43.454	43.454	—
20	Работы в Павловском парке	—	99.915	99.915	—
21	Обзаведение Павловского вокзала	—	59.538	59.538	—
22	Обзаведение гостиницы в Царском Селе	—	26.634	26.634	—
23	Непредвиденные расходы	—	33.240	33.240	—
24	Убыток при поездках по дороге до 1 апреля 1838 года	—	86 100	86.100	—
	Итого	3.000.000	5.031.657	2.308.359	276.702

меньшими, чем по смете; так, покупка земель обошлась на 207 тыс. дешевле, укладка фашин стоила на 200 тыс. дешевле, перекладины (шпалы) на 33.646 руб. дешевле.

В общем постройка дороги обошлась в 42.090 руб. на версту, что надо признать сравнительно с последующими постройками железных дорог в России и с поверстной стоимостью железных дорог за границей очень дешевой, особенно имея в виду, что это был первый опыт железнодорожной постройки в России. И если для Царскосельской дороги не пришлось делать больших затрат на покупку земель и вообще ей были предоставлены, как мы видели, широкие привиллегии, что должно было уменьшить расход, то ненадо упускать из виду, что Царскосельская дорога на один Павловский вокзал затратила более 500 тыс. руб.

Вообще надо признать, что Герстнер, имея целью привлечь доверие публики и доставить ей в Павловске развлечения, произвел много таких расходов, которые не вызывались непосредственными потребностями движения, но в то же время косвенно содействовали развитию пассажирского движения, а отчасти явились желанием Герстнера применить на первой „опытной“ дороге самые новые изобретения техники и поэтому самые дорогие *).

Но если в расчете расходов на постройку Герстнер ошибся, то предположения о доходах дороги он разсчитал приблизительно правильно. Он считал, что из 460 тыс. населения Петербурга, Царского Села и Павловска не менее 300 тыс. человек хоть раз проедут в течение года по дороге, в оба конца, а при средней плате за место 1 руб. 48 коп. пассажирские перевозки должны были, по его расчетам, дать около 890 тыс. рублей, провоз товаров, исходя из существующего грузового движения по шоссе, должен дать около 79 тыс. руб. и откуп Царскосельской гостиницы 30 тыс. руб., а всего Герстнер считал, что валовой доход дороги составит 1 миллион руб. ассигнациями.

Предположения Герстнера о размерах перевозки оправдались; с 4 апреля по 31 декабря 1838 года проехало

*) Герстнер, напр., для Павловска выписал от лучшего английского мастера особые столбы с фонтанами, музыкальный орган и пр.

по дороге 597.665 пассажиров, а валовой доход с пассажирского движения составил 768.891 рубль, а с 1 января по 3 апреля 1839 года проехало 109.134 пассажира, валовой доход составил 151.345 руб., следовательно за первый год правильной эксплоатации проехало по дороге 707.091 пассажир и валовой сбор составил 920.237 руб., т. е. предположения Герстнера оказались очень близкими к действительности. За 9 месяцев 1838 года расход на содержание и ремонт пути составил 111.550 руб., на содержание и ремонт паровозов и покупку лошадей 137.750 р. и на содержание вагонов—19.445 руб., расходы на жалованье служащим и по управлению дорогой 114.892 руб., на увеселения 67.573 руб., прочие расходы—46.876 руб., а всего эксплоатационных расходов за 1838 год было 498.086 руб. Если же прибавить сюда проценты и погашение по ссуде, то получим весь расход 588.086 руб., а так как валовой доход за 1838 год составил 797.664 руб., то чистой прибыли дорога за 9 месяцев дала 209.578 руб. ассигнациями. Из чистой прибыли 69.578 рублей было засчитано в запасной капитал, а 140.000 руб. было роздано в дивиденд, так что на каждую акцию, а их было 17.500, пришлось по 8 р. *).

Такие результаты первого года эксплоатации дороги надо признать удовлетворительными. И во всяком случае, как видно из таблицы, уже в третье трехлетие дивиденд составил 7%, которые дорога давала в продолжение всех первых 25 лет эксплоатации.

Имея в виду, что 1 верста дороги обошлась в 42.096 рублей, надо признать, что первая наша железная дорога была построена дешево. Сопоставление некоторых наиболее характерных данных по эксплоатации Царскосельской железной дороги с данными эксплоатации первых дорог Англии, Франции и Австрии, за первые годы их существования, также говорит в пользу дешевизны постройки и эксплоатации Царскосельской железной дороги.

---

*) Общее число акционеров было 700, из них в Петербургской губ. было 372, в Московской 186, в Вятской 19, Тульской 16 и т. д.; заграничных акционеров было 59. „Третий отчет Герстнера“ 27 февраля 1837 г., стр. 11.

ПЕРИОДЫ.	Число пассажиров.	Валовой доход.	Расход.	Чистая прибыль.
		В рублях серебром в среднем по 3-х—летним периодам.		
1838—1840	643.306	236.505	154.641	81.864
1841—1843	617.657	242.876	115.447	127.429
1844—1846	689.334	256.738	115.254	141.484
1847—1849	749.195	273 757	124.692	149.065
1850—1852	829.311	296.488	161.193	135.295
1853—1855	825.126	280.228	158.661	121.567
1856—1858	827.361	291.640	172.212	119.428
1859—1861	831.122	363.303	209.465	153.838
1862—1864	888.700	365.790	222.645	143.145
1865—1867	907.728	418.161	225.250	192.911

	Царскосельская ж. д. 1838 г.	Ливерпуль-Манчестерская ж. д. 1831 г.	ж. д. Брюссель-Мехельн 1835 г.	Лионская ж. д. 1835 г.	Будвейс-Линцская ж. д. 1835 г.
	В франках.				
Стоимость постройки дороги (1 верста)	126 273	2.012.000	470.600	250.000	—
Валовой доход—на 1 милю с пассажира	3.306.675	165.800	359.394	—	—
Средний доход на 1 пассажира	4 фр.	2.73 сант.	3,17 сант.	—	—
Средний доход на милю (версту)	24.655	46.450	—	12.409	—
	В %% от всего расхода.				
Расход на содержание и ремонт пути	14	8,2	—	12,5	13,2
Расход на перевозку	21,9	39,6	—	48 (лош.тяги)	47,8
Расход на управление	15,9	7	—	7,5	6,1
Чистая прибыль	37	45,2	—	32	32,9

Не забудем, что Царскосельская железная дорога была разрешена в виде опыта, что на постройку этой дороги смотрели, как на громадный и дорого стоющий эксперимент, который должен был выяснить вопрос о возможности устройства железной дороги в России. Как же отнеслись к постройке дороги правительство и общество? Об отношении общества свидетельствует сам Герстнер. „Почитаю долгом сказать, писал он в 1837 году, что русский народ, будучи далек от того, чтобы противопоставлять оному какое-либо препятствие, напротив того усердно старался помочь в исполнении. Сколь ни невероятно это покажется, особенно заграничным моим читателям, но совершенно справедливо, что я ни однажды не встретил сопротивления, какое почти во всех землях обнаруживалось при подобных нововведениях. Если жестокие нападки на такие предприятия сравнить с немногими голосами, восставшими в России против ж. д., то должно удивляться скромности, с которой здесь ожидают конца предприятия, и, без сомнения, тогда уже будут произносить решительные суждения“ *).

Каковы же были эти „решительные суждения“? Мы уже говорили о сочувственном отношении к новому делу самой распространенной Петербургской газеты „Северной Пчелы“, которая в течение всей постройки внимательно следила за ходом ее, отмечая все важнейшие события, и приветствовала открытие дороги 30-го октября 1836 года призывом взять пример с Соединенных Штатов и изрезать страну железными дорогами, что должно принести государству неисчислимые выгоды. По общему признанию, постройка Царскосельской железной дороги разрешила удовлетворительно все сомнения о возможности постройки железных дорог в России. „Возможность устроения Московской дороги, писал „Московский житель“, в техническом отношении, равно и проезды зимой не представляют затруднений. Опыты Царскосельской железной дороги разрешают это сомнение удовлетвори-

*) Ф. Герстнер, „Первый отчет“, стр. 13-14.

тельно"*). Даже противники железной дороги должны были признать опыт Царскосельской дороги удачным, хоть они и укоряли Герстнера, что „скорость сооружений не соответствовала ожиданиям. Учредители, как кажется, не приняли во внимание климата России"**). Размеры движения противники железных дорог считали не достаточными. Уже цитированный нами Правдин в „Библиотеке для чтения" 1838 года писал, что „по внешнему движению нельзя предполагать, чтобы дорога давала значительные выгоды, но для первого опыта достаточно, если наша дорога будет и не совершенно неудачна".

Таким образом, в общественном мнении первая железная дорога оправдала возлагавшиеся на нее надежды. Но другое отношение было со стороны правительства. Разрешив постройку Царскосельской железной дороги при непосредственном вмешательстве самого государя, министры путей сообщения и финансов попрежнему отклоняли все проекты новых железнодорожных линий, находя неизменную поддержку и в комитете министров. Герстнеру, напр., впредь до практического выяснения результатов работы Царскосельской дороги, не было разрешено приступить даже к предварительным изысканиям дороги в Петербург и Ораниенбаум. Вместе с тем отклонялись и все другие проекты железнодорожных линий, которые возникали с 1838 года.

Этот 1838 год был вообще в истории железнодорожного дела в России знаменательным. Постройка опытной дороги убедила общество в технической выполнимости такого рода предприятий в России. Но помимо, так сказать, практического выяснения вопроса, в этом же 1838 году наше общество и правительство познакомилось и с теоретическим обоснованием вопроса о железных дорогах в Западной Европе***). Командированные в 1837 году

*) А. А. А. „Мысли Московского жителя", стр. 16; ср Горлов, „Обозрение экономической статистики России", стр. 269.

**) Аврор Правдин, «О железных и торцевых дорогах», 1838 г., стр. 22.

***) С этого года в официальном журнале ведомства путей сообщения начинают появляться описания ж. д. За 1838-39 гг., появились описания сев. американских дорог, дороги Париж-С.-Жермен, Париж-Руан, см. «Журнал Путей Сообщения», 1838 г., т. II, кн. 1, т. III, кн. 4, 1839 г., т. III, кн.1.

за границу инженеры Мельников и Кербедзь представили государю отчет о своей поездке. Этому отчету, где описывались в подробностях важнейшие технические завоевания в области дорожного дела, подполковник Мельников предпослал введение, где рассматривал вопрос „об относительных выгодах различных систем внутренних сообщений".

Проехав по всем железным дорогам Англии, Франции и Бельгии, сделав несколько поездок по каналам и рекам, а также по шоссе и обыкновенным дорогам, Мельников пришел к выводу, „что развитие торговли и промышленности, облегчение сношений между различными частями государства, распространение просвещения, наконец, упрочение спокойствия государства,—вот плоды усовершенствования сообщений, но в системе сообщений железные дороги не могут иметь исключительного преимущества перед другими видами сообщений. Конечно, преимущество большей скорости весьма важно в административном отношении, но в большей части случаев оно не имеет той же степени значения в отношении торговли, и водяные сообщения, т. е. хорошо учрежденные каналы и реки, суть выгоднейшие линии сообщения для перевозки грузных предметов торговли, нежели железные дороги"*).

В отчете о железных дорогах в Бельгии Мельников отметил, что железные дороги в Бельгии строились правительством „и это не могло быть предметом раскаяния для Бельгии; если даже предположить, что этим способом исполнения предприятие железных дорог не выиграло, как денежная спекуляция, что весьма невероятно во всяком случае, государство приобрело в большей степени все те выгоды, которые должны быть необходимыми следствием улучшения путей сообщения"**). Все эти соображения, однако, не поколебали упорного консерватизма министерств, и оппозиция железным дорогам в комитете министров осталась прежняя.

*) Журнал Путей Сообщения, 1840 г., т. III, кн. 3.
**) Ibid., 1841 г., т. I, кн. 1.

При обсуждении новых проектов железных дорог уже не поднимался вопрос о технической выполнимости постройки, и все возражения целиком основывались на финансовых соображениях и отрицании возможности движения громоздких грузов по железным дорогам. Последние, как мы видели, были господствующим убеждением всей железнодорожной литературы того времени *).

Предполагая, что железные дороги будут обслуживать только пассажирское движение и перевозку особо ценных грузов, обыкновенно считали, что железные дороги не окупятся и расход на их постройку не покроется доходами от движения, а это может задержать частную предприимчивость, к развитию которой правительство прилагало все меры. Вместе с тем считалось необходимым выждать результатов опыта других государств и тогда уже, воспользовавшись их опытом, отказаться от их ошибок и заимствовать их технические завоевания. Таковы были главнейшие возражения, которые встретили железнодорожные проекты в правительстве. А с 1838 года этих проектов пришлось рассмотреть довольно много**).

В 1838 году статский советник А. В. Абаза подал заявление о разрешении ему учредить общество для сооружения железной дороги от Петербурга до Москвы через Вышний Волочок и Тверь. Линия предполагалась в две колеи, одна для паровозного движения, другая для конной тяги, причем колею для конной тяги Абаза предполагал уложить, для дешевизны, из деревянных рельсов. обшитых листовым железом. Расход на постройку он определял в 120 милл. руб. ассигнациями, доход в 22 милл. руб., срок постройки в 6 лет. Для облегчения устройства компании Абаза считал желательным, чтобы опекунские советы выдавали на заложенные дворянские земли по 50 р. добавочных денег, которые должны пойти на покупку акций. Вместе с тем он испрашивал разре-

*) Липин, Курс ж. д., Журнал Путей Сообщения, 1840 г, т. III, кн. 3. 4 стр. 326—327.

**) Журнал Путей Сообщения, 1863 г., I, Боричевский „Предположения частных лиц об устройстве ж. д., поступившие в Главное Управление Путей Сообщения и Публичных Зданий до 1860 г.“.

шения на прием акций в залог по казенным откупам, подрядам и поставкам, хотя бы в половину их биржевой цены и не ниже половины номинальной цены. Это предположение было отклонено.

В марте 1839 года лейпцигские банкиры Дюфур и Гаркарт подали заявление о желании образовать в Германии акционерную компанию для постройки между Петербургом и Москвой железной дороги с правительственной гарантией в 6%. Образованный для рассмотрения этого предложения особый комитет нашел возможным дать лишь „предварительные и условные указания тех начал, на основании коих может быть ими предоставлено окончательное дозволение на составление общества для постройки дороги". Эти начала заключались в выдаче 6% гарантии с момента открытия дороги на капитал не свыше 43 миллионов руб., на 37 лет, после чего дорога со всем ее инвентарем переходит в казну, причем правительство оставляет за собой право во всякое время выкупить все акции дороги. Но учредители компании настаивали на выдаче гарантии не со времени открытия дороги, а с того времени, когда весь основной капитал будет собран, причем учредителям должно выдавать не 1,5% учредительских, как предполагал комитет, а 2%. Комитет не согласился на это и компания не состоялась.

В это время правительство в финансовой стороне вопроса становится на иную точку зрения, чем раньше. Повидимому, поездка Мельникова и Кербедза принесла свои плоды и правительство уже познакомилось с французской системой гарантии—во всяком случае у нас при рассмотрении железнодорожных проектов в начале 40-х годов выдвигаются уже три новых момента: гарантия дохода, выкуп после определенного срока и право досрочного выкупа.

Эти же принципы еще раньше, чем при рассмотрении предложения Дюфура и Гаркарта, были применены при разрешении постройки Варшавско-Венской железной дороги. Не останавливаясь на истории постройки этой

последней дороги, необходимо отметить, что она возникла по инициативе Польского банка, и в 1839 году было разрешено компании, с основным капиталом в 50 милл. руб., основанной варшавским банкиром Штейнкеллером, приступить к постройке дороги с применением конной тяги, причем правительство давало 4% гарантии. Но когда приступили к работам, нашли необходимым отказаться от конной тяги. Это вызвало изменение типа постройки, а для этого необходимо было увеличение основного капитала компании. Но наместник Польши не согласился увеличить капитал больше, чем на 4 милл. польских злотых, и компания в 1842 году отказалась от постройки дороги, которая осуществилась только в 1844 году, уже на средства казны.

Помимо непосредственных заявлений об образовании компаний для постройки железных дорог, в это время в Главное Управление Путей Сообщений поступали и просто принципиальные записки о необходимости устройства тех или иных жел. дор. в России.

В 1837 г. отставной поручик Голиевский предложил построить железнодорожную сеть в 3.600 вер., которая должна была связать Петербург, Киев, Одессу, Вильно, Гродно и Варшаву „без малейших со стороны казны пожертвований". Для этого поручик Голиевский предлагал установить подушный сбор в 14½ коп. с населения тех губерний, где железные дороги должны были пройти, вместе с тем это же население должно было выставить для земляных работ по 1 человеку с лопатой и топором на каждые 500 душ. Комитет министров отклонил это предложение.

Другая записка об устройстве железных дорог была представлена в 1838 году статс-секретарем Муравьевым. Находя, что увеличение народонаселения вызывает необходимость в развитии путей сообщения, Муравьев считал необходимым устройство за счет казны дороги между столицами в 6 путей—3 конных и 3 паровозных; эта дорога должна была отвлечь часть грузов с Тихвинской и Вышневолоцкой водных систем и при стоимости построй-

ки около 300 милл. р., которые Муравьев предлагал взять из ассигнационного банка, можно было, по его предположениям, ожидать от дороги около 100 мил. руб. дохода. Во второй своей записке, поданной в том же 1838 г., Муравьев предполагал продолжить Московскую дорогу через Пензу в Сибирь и на Кавказ и соединить все важнейшие Волжские пристани.

При рассмотрении этой записки комитет министров согласился с представлением графа Толя, что устройство железных дорог в России еще преждевременно, ибо земледельческая Россия не нуждается в скорой и срочной доставке, а требует только дешевого транспорта, что она и имеет благодаря санному пути и водным системам. Проект Муравьева ценен тем, что впервые здесь была разработана сеть дорог и намечено их развитие в связи с потребностями внутренней хлебной торговли. Но, помимо этого, записка Муравьева заслуживает внимания еще и по тем результатам, к которым она привела. На журнале комитета министров 22 января 1839 года, в котором были представлены соображения против записки Муравьева, государь написал: „не лишнее будет, однако, поручить г. Толю ныне же заняться всеми нужными соображениями для устройства железной дороги от Рыбинска и СПБ., ибо выгоды СПБ дороги, кажется, были бы неоспоримы".

В докладе по вопросу об устройстве Рыбинской дороги гр. Толь доказывал, что по этой дороге груз не пойдет, так как провоз по железной дороге стоил бы в два раза дороже, чем по самой дорогой водной системе, Тихвинской. В этом докладе гр. Толь упоминал о железной дороге в Америке. И это дало Николаю I повод приказом командировать в С. Штаты двух „отличнейших и благонадежнейших" офицеров корпуса инженеров, Крафта и Мельникова *).

Эта командировка имела громадное значение в истории железнодорожного дела в России. Подполковник

*) „Наша железнодорожная политика" по документам архива комитета министров, изд. канцелярии комитета мин. 1902 г., т. I, стр. 19.

Мельников бывал уже в 1837-1838 году в Англии, Франции и Бельгии, полковник Крафт в 1835 году ездил в Австрию для осмотра Будвейской дороги, но для окончательного ознакомления с железными дорогами необходимо было еще познакомиться с дорогами Америки, где железнодорожное дело сделало в тридцатых годах громадные успехи. Из этой поездки Мельников вернулся в 1840 году и представил государю подробный доклад, где разрешал множество технических вопросов об уклонах, кривых, ширине пути, которую он принимал 7 ф. и 4 ф. 8,5 дм., о формах рельса, о земляных и каменных работах *). Все эти данные послужили ему основанием для составления проектных расчетов постройки железной дороги между Петербургом и Москвой. С полным основанием Мельников мог считать, что представленные им „подробные технические данные относительно железных дорог могут быть непосредственно применяемы к составлению проектов подобных дорог в нашем отечестве". Он получил полную возможность применить и вынесенные из знакомства с заграничными дорогами знания в 1842 году, когда был назначен вместе с полк. Крафтом строителем Московской дороги.

Для нас же, при рассмотрении вопроса о возникновении железнодорожного дела в России, важно отметить, что правительство решилось приступить к постройке дороги, соединяющей две столицы, только после семилетних раздумываний, только тогда, когда после троекратных командировок за границу было засвидетельствовано „благонадежнейшими лицами", что всюду железные дороги завоевали себе прочное место в системе путей сообщения.

Всюду в Европе железные дороги появились под влиянием развития промышленной жизни. Давление экономической необходимости вызвало возникновение железных дорог и в России. Внутренняя торговля чувствовала стеснения от медленности и нерегулярности сухопутных и

*) Журнал Путей Сообщения, 1842 г., т. 2, кн. 1, 2, 3, т. 3. кн. 1, 2.

водных перевозок. Промышленность по отсутствию удовлетворительного транспорта теряла свои прежние рынки; земледелие страдало от невозможности вывоза избытков; население терпело голод в одних губерниях, в то время как в других был богатый урожай; крестьянство не могло ввести в свой обиход железа, так как провоз утраивал его стоимость; столичное население постепенно находилось под угрозой голода, так как мелководье каждый раз угрожало остановить все продовольственные грузы между Рыбинском и Петербургом; внешняя торговля находилась в руках иностранных, так как при недостатке капиталов и кредита, плохой оборот товаров оставлял купечество без денег и оно во внешней торговле находилось в зависимости от иностранных купцов, оказывавших ему кредит; наконец, государство от отсутствия путей сообщения терпело неудобства и с военной, и с фискальной точек зрения. Вместе с тем охранительная таможенная политика, установившаяся у нас с 1832 года, не могла достигнуть целиком своей цели, пока развивающейся промышленности не был обеспечен организованный рынок, а между тем, вследствие отсутствия удовлетворительных условий транспорта, организация производства не соответствовала организации сбыта.

Одним словом, потребность в улучшенных путях сообщения во всех сферах хозяйственной жизни была так настоятельна, что хорошие пути сообщения стали тогда лозунгом времени, а сознание этого так обще всем, что немедленно же после отечественной войны приступили к постройке Московского шоссе и к работам по расширению и улучшению водных сообщений.

Но в это время к нам проникают сведения об успехах жел. дор. в Англии, а Герстнер предлагает построить железную дорогу между двумя столицами. Как и всюду, железные дороги вначале встретили у нас сильную оппозицию, но тогда как за границей эта оппозиция шла главным образом от общества, от кругов, заинтересованных в сохранении монополии прежних путей сообщений, у нас общество пошло сразу на встречу новому делу, но

за то в правительстве железные дороги встретили чрезвычайно сильную оппозицию.

Мы видели те мотивы, которые вызвали эту правительственную оппозицию в лице гр. Толя и гр. Канкрина, но чем же вызывалось так поразившее Герстнера сочувствие русского общества? Герстнер, начиная строить Царскосельскую жел. дор. ожидал, что на него и его инженеров при производстве изысканий будут устраивать целые облавы, как это было в Англии с инженерами дороги Стоктон-Дарлингтон. Он думал, что материалы, развезенные по дороге, рельсы, подушки и пр., будут раскрадены. а при расчете количества пассажиров, которых может ожидать новая дорога, Герстнер исключал совершенно крестьян, от общества же он ожидал самой резкой оппозиции.

Однако, оказалось, что при постройке дороги ни одного случая кражи не было, а работавшие на дороге крестьяне первые же поехали по дороге, при пробных поездках; в газетах же и журналах, за некоторыми исключениями, предприятие Герстнера встретило поддержку и сочувствие.

Об'ясняется это, повидимому, тем, что всюду железные дороги появились как конкурент шоссе и каналам; у нас же железные дороги появились почти одновременно с ними и во всяком случае тогда, когда никаких материальных интересов у общества в сохранении прежних путей сообщения не могло развиться. А опыт других государств показал, что железные дороги—это великое мировое явление, оживотворяющее всю хозяйственную и общественную жизнь. Поэтому Герстнеру, против ожидания, не пришлось бороться с предубеждениями общества. Но тем сильнее была оппозиция правительства *). И только благодаря исключительной энергии и настойчивости Герстнера, нашедшего поддержку у императора Ни-

*) По свидетельству оффициальнаго „Сборника сведений о ж. д. в России" при обсуждении вопроса о железной дороге между столицами „большинство, как лиц участвовавших в суждениях, так и публики, не только не сочувствовало новому предприятию, но даже считало его невыгодным и вредным", „Сборник сведений о ж. д. в России", 1867 г., т. II, стр, 186.

колая I, шедшего в этом вопросе в разрез со своими министрами, вопрос о постройке нашей первой железной дороги был решен в 1836 году, а не двумя десятками лет позже.

И через девяносто лет нам уже кажутся невероятными рассуждения о преимуществах конной тяги для перевозки грузов *), о том, что ж. д. предназначена только для перевозки пассажиров, что для России важна не скорость, а только дешевизна транспорта, что зимой железные дороги будут, по примеру рек, „замерзать“: все это стало уже достоянием истории, а сеть русских ж. д. составляет уже около 70 тыс. верст.

---

*) Даже в шестидесятых годах у нас были еще приверженцы конных ж. д См. интересную полемику Д. Каншина и В. Салова. „Русский Инвалид“, 1866 г. №№ 76, 78, Каншин, О значении конно-жел. дор. в России“; Журнал П. С. 1866 г. г. 2, стр. 109-134, В. Салов, „Значение конных и паровых ж. д. в России“; Ж. П. С. 1867 г., кн. Ш, стр. 55-69, Каншин, „Возражения на статьи В Салова“; Ж. П. С. 1867 г., кн. 5, стр. 56-63, В. Салов, „Несколько слов по поводу значения ж. д. в России“.

БИБЛИОГРАФИЯ.

1. **Ф. Герстнер.** О выгодах построения железной дороги от С.-Петербурга до Царского Села и Павловска. Записка. 1836 г.
2. **Ф. Герстнер.** Отчеты об успехах постройки Царскосельской дороги изд. 26 июля 1836 г. 7 октября 1836 г. и 27 февраля 1837 г.
3. Журналы общего собрания акционеров Царскосельской дороги, за соответствующие годы.
4. Протоколы Правления Общества Царскосельской железной дороги, за соответствующие годы.
5. Полное собрание законов. Том XI, 9009, том XII, № 10419.
6. **Проф. Щеглов.** О железных дорогах и преимуществах над обыкновенными дорогами и каналами. „Северный Муравей". 1830 г. №№ 1 и 2.
7. **Ген.-инж. Дестрем.** Об относительных выгодах каналов и дорог с колеями и приложение выводов к определению удобнейшего для России способа перевозки тяжестей. 1831 г.
8. **Наркиз Атрешков.** Об устроении железных дорог в России. 1835 г.
9. „Мысли русского крестьянина—извозчика о чугунных дорогах и пароходных экипажах между С.-Петербургом и Москвой". Журнал „Общеполезные Сведения". 1835 г. № 18.
10. „Чугунные дороги" Анонимная статья. „Библиотека для чтения". 1835 г. Том VIII, стр 106-120.
11. **В. Гурьев.** Об учреждении торцовых дорог и сухопутных пароходов в России посредством компании. 1836.
12. Несколько слов о железных дорогах в России. Анонимного автора 1836 г.
13. **А. А. А.** Мысли Московского жителя о возможности учредить Общество на акциях для сооружения железной дороги от С.-Петербурга до Москвы. 1838 г.
14. **Аврор Правдин.** О железных и торцовых дорогах. „Сын Отечества" 1838 г. Том I, стр. 153-176. Вышло и отдельным изданием в 1838 г.
15. **Сафонов.** Об устройстве в России железных дорог. „Сын Отечества". 1839 г. № 9, стр. 138—151.
16. **Герсеванов.** О водяных и сухопутных сообщениях в России. „Сын Отечества". 1839 г. Том 9, стр. 125—137.
17. **Гурьев.** Мысли о первой компании зимних дорог в России. „Библиотека для чтения". 1838 г. Том 31.
18. **Барон Корф.** Император Николай I-й в Совещательных собраниях. Сборник Имп. Русск. Ист. Общества Том 98.
19. Всеподданнейший отчет Главноуправляющего Путями сообщения и Публичными Зданиями за 1825—1850 гг. Сборник Имп, Русск. Ист. Общ. Том 98.
20. Докладная записка ген.-адютанта Кутузова, поданная Николаю I 2 апр. 1841 г. „Русская Старина" 1898 г. Том 9, стр. 517—531.
21. Отдельные заметки и небольшие статьи о путях сообщения и железных дорогах в газете „Северная Пчела". 1835 г. №№ 49, 115 233, 287; 1836 г. №№ 222, 229, 262, 295; 1837 г. №№ 5, 248.
22. Отдельные заметки и проч. „В Библиотеке для чтения", 1837 г., том 23; 1838 г., том 31.
23. Отдельные заметки и проч. „В Сыне Отечества". 1825 г., том 101.
24. Отдельные заметки и проч. „В Московском Наблюдателе". 1837 г. книга 2.
25. **Боричевский.** Предположения частных лиц об устроительстве железных дорог, поступившие в Главное Управление Путей Сообщения и Публичных Зданий до 1860 г. Журнал Путей Сообщения 1863 г. Том I.

26. Доклад Инж. Мельникова о заграничной поездке. Журнал Путей Сообщения 1842 г. Том 2, книга 1, 2, 3. Том 3. книга 1, 2.
27. Сборник сведений о железных дорогах в России. 1867 г. Том 2.
28. Липин. Курс железных дорог. Журнал путей Сообщения. 1840 г. Том 3, книга 3.
29. Заметки о заграничных железных дорогах. Журнал Путей Сообщения 1838 г., том 2, книга 1, том 3, книга 4; 1839 г. том 3, книга 1; 1840 г. том 3, книга 3.
30. Л. Ваксель. Описание чугунной дороги, учрежденной в графстве Суррей в Англии. 1805. г.
31. „Наша железнодорожная политика", по документам архива Комитета Министров, изд. Канцелярии Комитета Министров 1902 г.
32. Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства Путей Сообщения за 100 лет 1898 г.
33 Исторический очерк разных отраслей железнодорожного дела в России до 1897 г. изд. 1895 г.
34. Исторический очерк развития железных дорог в России, по архивам Министерства Путей Сообщения 1898 г.
35. В. Салов. Начало железнодорожного дела в России. „Вестник Европы" 1899 г.
36. Сведения о первом паровозе в России. Статьи в „Коммерческой газете", 1835 г. №№ 69 и 98. Сравни „Инженер".1886 г. № 4, стр. 147.
37. С. И Мальцев. Воспоминания. Записки Московск. Отд. Имп. Русск. Техн. Общ. 1886 г. № 4.
38. Канкрин. Очерки политической экономии и финансии. Перевод с немецкого, 1894 г.
39. Божерянов. Граф Егор Францевич Канкрин.
40. Аксаков. Исследование о торговле на Украинских ярмарках. 1858 г.
41. Чупров. Железнодорожное хозяйство. 2 изд. 1916 г. том 1, 2.
42. Озеров. Основы финансовой науки. Том 1, 2.
43. Георгиевский. Финансовые отношения государства и частных железнодорожных обществ в России и в западно-европейских государствах. 1887 г.
44. Георгиевский. Краткий исторический очерк развития Путей Сообщения в 19 столетии. 1893 г.
45. Чупров и Брандт. „Железные дороги". Статьи в Энциклопедическом словаре Брокгауза и Эфрона.
46. Журнал „Железнодорожное дело"—Юбилейные №№ к пятидесятилетию и 75-тилетию железных дорог в России.
47. Туган-Барановский. Русская фабрика. 1898 г.
48. Рожков. Экономическое развитие России в первой половине 19 века. История России в 19 столетии Изд. бр. Гранат. Том I.
49. Гулишамбаров. Итоги торговли и промышленности России в царствование императора Николая I.
50. Тенгоборгский. О производительных силах России. 1848—54 г. том I—V.
51. Пельчинский. О состоянии промышленных сил России. 1833 г.
52. Небольсин. Записки о внешней торговле России. 1835 г.
53. Зябловский. Российская статистика. 1842 г.
54. Горлов. Обозрение экономической статистики России. 1849 г.
55. Чевкин и Озерский. Обзор горной производительности России. 1851 г.
56. П. Б. Струве. Крепостное хозяйство.
57. Воблый. Очерки по истории Польской промышленности. 1909 г.
58. Витчевский. Торговая, таможенная и промышленная политика России с времен Петра Великого до наших дней. 1909 г.

198